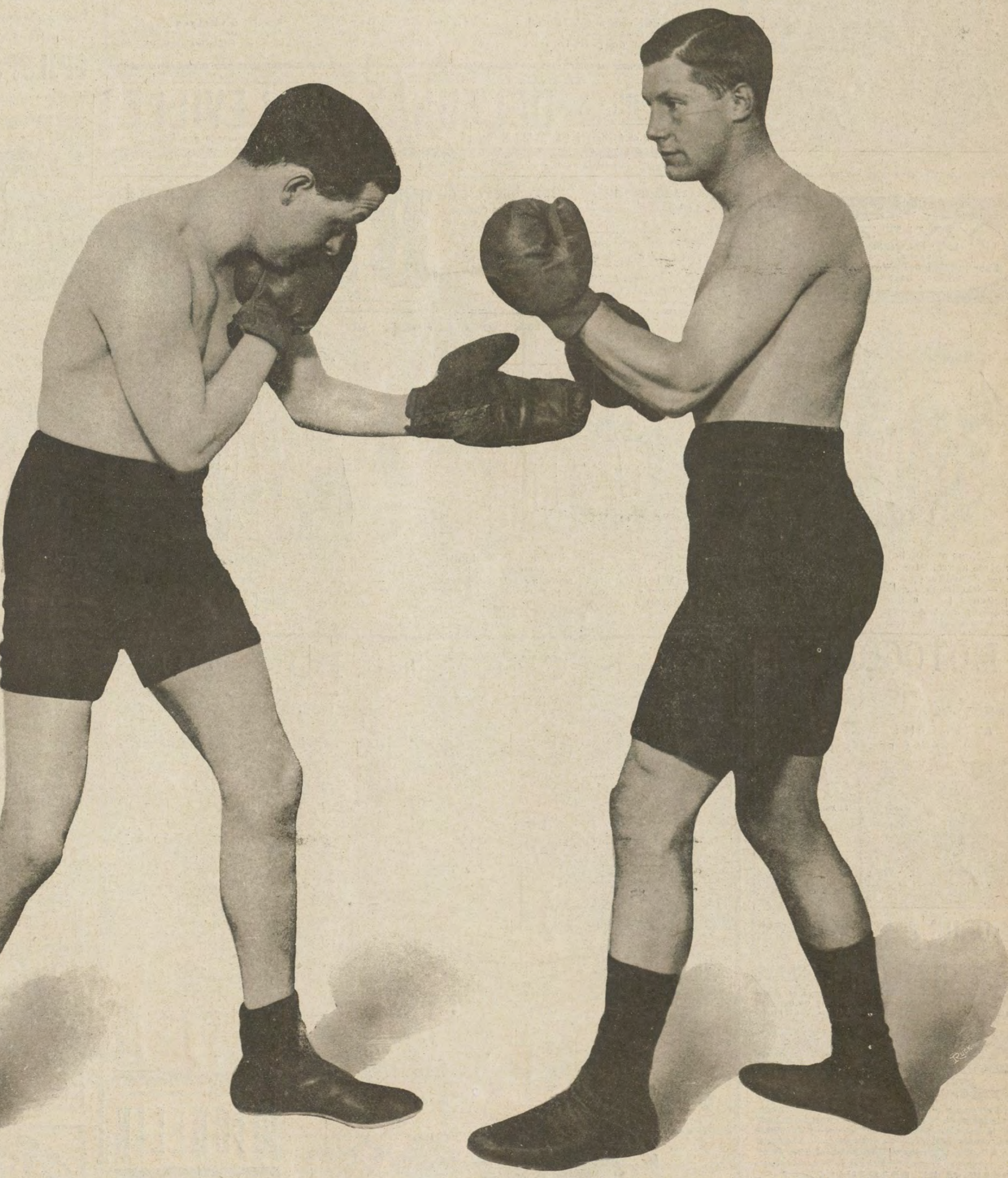
Année ⌀ N° 449 — 50 centimes — 27 Avril 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



Le jockey O'Connor et Jordan

Dans leur match de Boxe à la soirée donnée par la *Vie au Grand Air*, Salle du théâtre Femina le 18 Avril.

DANS CE NUMÉRO : UN HORS-TEXTE

WAGNER, Vainqueur de la Coupe Vanderbilt (1906)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ● Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Corrida

PARFUM
ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS
QUINTESSENCE. LOTION
POUDRE. SAVON

EXIGER LA MARQUE — CATALOGUE FRANCO

3 Nouveaux Modèles

CLÉMENT

que l'on ne saurait trop admirer

La **Course sur route** à **275 fr.** Machine lègère extrêment rigide (Modèle gagnant de Paris-Tours).

La **Touriste** à **275 francs** avec roue libre, 2 freins, garde-boue, jantes nickelées, etc.

La **3 vitesses** avec roue libre, frein en contre-pédalant. — Grandes nouveautés

CHASSIS ET ROUE ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S. G. D.
52, boulevard Haussmann, Pa

EPILEPSIE Guérison Certaine. Dem Dr BOURDAUX, FLEURANC

AUTOMOBILES DELAUNAY-BELLEVILLE
Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) — Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

CYCLES & MOTOCYCL
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQ
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 M
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONS PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

VIVITZ
L·T· PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc

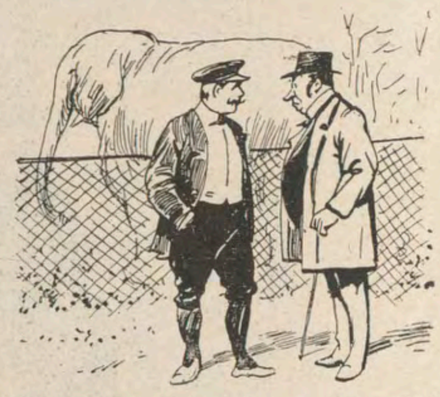
Société Anonyme des Automobiles de LA BUIRE
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : 35-15
Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & Cie, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador

La Semaine Comique, par Henriot.

— Nous avons horreur des ballons, nous autres anarchistes...
— Pourquoi ça ?
— Partisans de l'égalité absolue, nous ne pouvons tolérer que des hommes veuillent s'élever au-dessus des autres !

— Nous allons franchir le col du Lautaret... il s'agit de ne pas rester en route !
— Sois tranquille... nous avons des pneumatiques « Gaulois »... par conséquent rien à craindre !

— Le rapide de Nice est parti ?
— A l'instant...
— Ne te désole pas... nous rentrons à la maison, nous prenons notre auto, et nous arriverons à Nice plus tôt que le train !



— Alors, vous vous préparez pour Pékin-Paris ?
— Mais oui... je dresse un éléphant que j'emmènerai avec moi, pour, le cas échéant, me retirer des fossés.

LA MOTOGODILLE
ou LE CANOTAGE AUTOMOBILE A LA PORTÉE DE TOUS
Bté S. G. D. G.

Se pose et s'enlève à volonté comme un aviron sans toucher aux formes du bateau.
POIDS TOTAL de L'APPAREIL 40 kilos
G. TROUCHE & Cie 206, Boulevard Pereire, PARIS

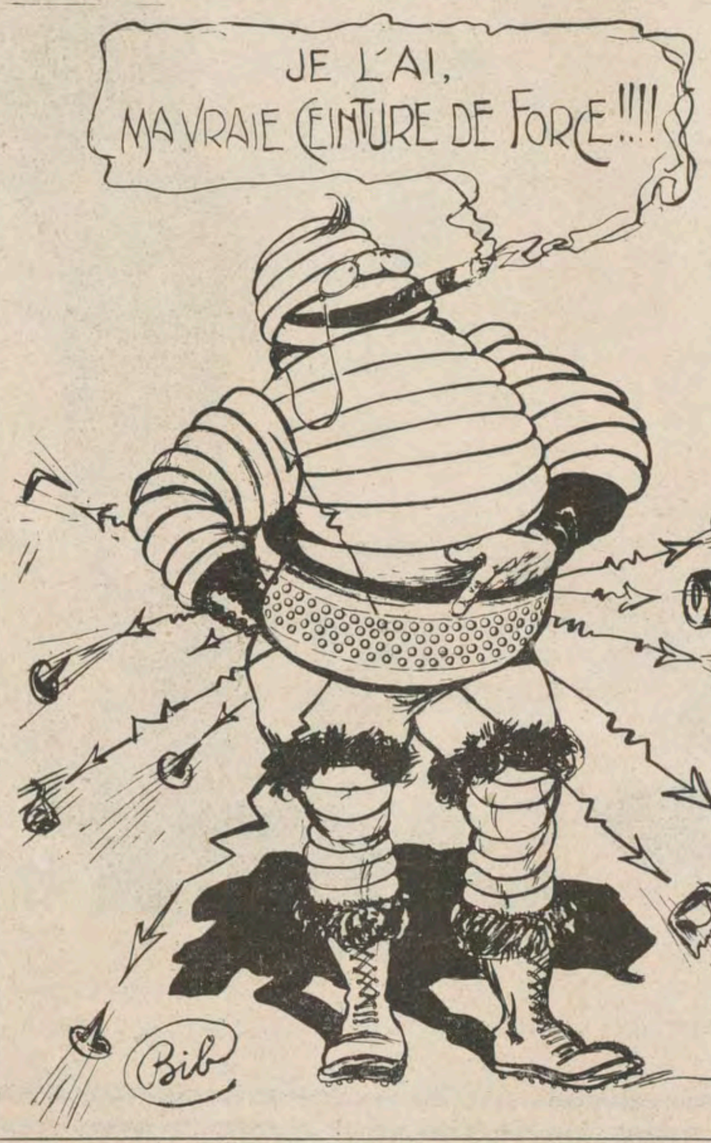
LE PRESERVATEUR de CONDOM et le Vepttorp (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat.
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris.

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne*. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

LE SECRET DU BONHEUR



pour un automobiliste, c'est de munir les roues de sa voiture de SEMELLES MICHELIN (Nouveau modèle.)

PRENEZ GARDE, Ma
vous commencez à grossir et grossi
vieillir. Prenez donc tous les jours
Dragées de THYROÏDINE BOU
votre taille restera ou redeviendra
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun
Il est bon de prendre l'avis d'un medecin

COMPTOIR BISON
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS
Vente directe au particulier. — Exp
Demandez le Catalogue illustré
Chronomètres, Montres artistiques,
Réveils. Bijouterie — Maison de co

CAPSULES
de Quinine de Pelleti
Elles sont souveraines pour combattr
rhumes, la grippe, l'influenza, les migra
névralgies, et en général les accès fébrile
se manifestent au début de toutes les mala
UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.
Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule.
VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS et toutes Phar

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté ab
GUÉRISON RADI
et rapide des é
ments qui exig
autrefois des sem
de traitement pa
pahu, le cubèbe
injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et to

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

27 Avril 1907 ✠ N° 449
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

Stone Major Taylor

LE RETOUR DE MAJOR TAYLOR

Major Taylor est arrivé à Paris le 19 avril. Ce retour était impatiemment attendu par tous les sportsmen, qui vont avoir le plaisir de le revoir en piste. Notre photographe a pu le saisir au moment où il vient annoncer une curieuse nouvelle à ses amis les frères Reese, les managers connus, et Stone, l'acrobate qui effectue, à Paris, l'exercice de la moto infernale. Le propriétaire de l'hôtel où il est descendu est venu lui signifier, très poliment, d'aller loger ailleurs, sa clientèle américaine ne voulant pas coucher sous le même toit qu'un nègre. Reese lui donne l'adresse d'une maison où il trouvera meilleur accueil.

Ce que sera l'organisation du Grand Prix de l'A.C.F. 1907

Par Victor BREYER

Le Délégué-Général de la Commission sportive expose les grandes lignes de la colossale manifestation projetée pour le 2 juillet, sur le Circuit de Dieppe

Lorsque j'eus accepté d'écrire, à l'intention des lecteurs de la *Vie au Grand Air*, un article sur l'organisation du Grand Prix de l'A. C. F., mon ami Marcel Viollette abusa de ses fonctions de rédacteur en chef pour me dire : « Bien entendu, insistez sur les innovations qu'on dit avoir été réalisées à l'occasion de cette manifestation. Dites-nous quelles sont les surprises, agréables évidemment, réservées aux milliers de sportsmen qui se proposent de faire le déplacement de Dieppe. Car enfin, on a déjà affirmé à plusieurs reprises que la Commission Sportive nous préparait un Grand Prix extraordinaire, mais ses secrets sont si bien gardés que chacun en est encore réduit à des suppositions ».

Me voici donc placé dans une situation quelque peu délicate. Si je me rends au désir ci-dessus énoncé, je cours le risque de paraître, me servant de ma plume en guise de luth, chanter mes propres louanges et exalter par avance le rôle pourtant modeste que je dois jouer dans l'organisation du Grand Prix de 1907. Si, au contraire, je conserve sur ce point le silence et me borne à de vulgaires banalités, il est vraiment inutile d'accaparer ici une place précieuse.

Ma foi, entre deux maux, il faut choisir le moindre. Décidons-nous pour la première alternative et tâchons, sans violer aucun des secrets professionnels, de dire ce que doit être l'organisation du Grand Prix de cette année, et en quoi elle se distinguera des précédentes.

Le travail de la "Sportive" Et pour commencer, détruisons une légende, ou plus exactement, établissons une vérité. Pour le commun des mortels, les membres de la Commission Sportive de l'Automobile Club de France, à qui incombe le soin de mettre sur pied, dans ses moindres détails, l'organisation de la grande course annuelle de vitesse, sont de distingués sportsmen doublés de gens très compétents en la matière. Un point, c'est tout. Il ne faut pas leur demander autre chose que de surveiller le travail de très haut et de très loin.

C'est une erreur absolue et qui s'est, en ce qui me concerne, complètement dissipée depuis que je les ai vus à l'œuvre. Aucun des membres de la Commission Sportive n'hésite "à mettre la main à la pâte", et quelques-uns d'entre eux fournissent même, pour une course comme le Grand Prix, un labeur considérable, encore qu'absolument désintéressé, puisque c'est à leurs propres frais qu'ils exécutent les innombrables déplacements nécessités par une œuvre de cette envergure. Les sceptiques feront remarquer qu'il s'agit de personnalités à qui leur situation permet semblable fantaisie. N'empêche que, même dans ces conditions, le cas est assez rare de gens qui fournissent en faveur d'une idée, leur temps, leur travail et leur argent. Mais passons.

Donc, voici plusieurs mois déjà que les membres de la Commission Sportive, avec la collaboration du signataire de ces lignes, ont ouvert les dossiers du Grand Prix 1907. Ce furent d'abord les visites des « Circuits » proposés par les différentes régions, puis les négociations avec les représentants de ces régions, les multiples autorisations nécessaires, les formalités à remplir. Cette première partie de la besogne accomplie, — et ce n'est ni la moins ardue, ni la plus intéressante, — voici le terrain déblayé. Nous savons que le Grand Prix de l'A. C. F. se courra le 2 juillet, sur un circuit tracé en Seine-Inférieure, et que Dieppe constitue notre base d'opérations. Le moment est venu de jeter les grandes lignes de notre organisation, d'en élaborer les plans, d'étudier les réformes ou les améliorations à réaliser.

On conçoit que le travail, s'il devient alors considérable, est fait de détails pour lesquels réunir constamment la Commission deviendrait fastidieux. Une sorte de délégation composée de MM. René de Knyff, son président, Robert de Vogué, son vice-président, et René Loysel, un sportsman de la première heure, va pratiquement assumer toute la responsabilité de la besogne et en diriger l'exécution jusqu'au moment de la course.

Les tribunes et leurs dépendances Le plan d'ensemble qu'on trouvera ci-contre, et dont les lecteurs de la *Vie au Grand Air* auront la primeur, donne une idée assez exacte des installations prévues à l'endroit le plus important du parcours, celui où se dérouleront les opérations de départ, de ravitaillement et d'arrivée, sans parler des neuf passages que comporteront les dix tours de l'épreuve.

Donnons, si vous le voulez bien, à cette enceinte, de dimensions très étendues, puisqu'elle a comporté la location de plus de 100.000 mètres carrés de terrain, le nom générique de tribunes, encore que ce bâtiment en constitue seulement une infime partie. Les tribunes, donc, occuperont un emplacement situé exactement à 4 kilom. 500 du centre de Dieppe, sur la route conduisant d'Eu à cette ville, et à 2 kilomètres avant la fourche qu'elle forme avec celle qui ramènera les coureurs vers Envermeu et Londinières. Elles sont adossées à la mer, qu'on pourra parfaitement voir, puisque ses flots viennent mourir à environ 1.200 mètres de la route.

Détail très important : contrairement à la règle précédemment adoptée sur les autres circuits, les tribunes de Dieppe seront situées en dehors de l'autodrome naturel formé par la route de la course, et non pas à l'intérieur. Leur accès devient ainsi plus facile pendant l'épreuve. De plus, les spectateurs pourront non seulement voir les concurrents passer devant eux, mais encore les apercevoir très distinctement quatre kilomètres plus loin, après qu'ils auront viré à la Fourche et entamé l'autre côté du triangle. Et je gage que ce spectacle, absolument sans précédent, constituera un des succès du Grand Prix.

Autre innovation tout à fait inédite : un peu avant les tribunes, et très en vue de leurs occupants, se détachera de la route ordinaire, qu'elle rejoindra 300 mètres plus loin, une route provisoire en bois, sorte de voie de garage bordée par les constructions affectées aux ravitaillements. C'est cette piste que devront emprunter à chaque tour les concurrents qui auront à se ravitailler, tandis que les autres passeront en vitesse sur la route. De cette façon, aucune confusion ou aucun enchevêtrement n'est à craindre. Et les spectateurs verront se dérouler toutes les péripéties de la lutte sans avoir à se déranger, car on peut remarquer sur le plan qu'une inclinaison a été prévue dans l'emplacement des tribunes pour donner à leurs occupants la possibilité de bien voir le ravitaillement, en même temps que la superbe ligne droite par laquelle les véhicules apparaîtront, d'aussi loin que la vue peut s'étendre.

Inutile d'ajouter que toutes les dépendances, buffet-restaurant, bar américain, pavillon télégraphique et téléphonique, vestiaires, salon des dames, ambulance, ont été prévues et établies d'après les mêmes idées de confortable et de pratique.

Pour les membres du « quatrième Etat »! Il n'est pas malaisé de prévoir à Dieppe, pour le Grand Prix, une affluence considérable d'automobilistes. Aussi, la question des garages a-t-elle été l'objet d'une attention toute spéciale.

Un vaste emplacement, situé tout à côté des tribunes, sera réservé aux voitures et pourra en contenir près d'un millier, rangées d'après un système qui évitera tout désordre, tant à l'arrivée qu'au départ. D'ailleurs, les circulations montante et descendante emprunteront deux routes absolument distinctes. Pour venir aux tribunes, on arrivera par le chemin situé le plus près de Dieppe et dénommé chemin du Val d'Arque, et pour le retour, on prendra le chemin Jouanne qu'on peut distinguer du côté opposé au premier. En passant, mentionnons que les cyclistes ne seront pas oubliés, et qu'un garage spécial est prévu pour les bicyclettes.

Il n'est pas inutile de donner ici une mention spéciale à l'aménagement des membres de la presse. A chaque course, et principalement l'année dernière, des critiques ont été formulées à ce sujet. Dire qu'il ne s'en produira pas à Dieppe serait — la perfection n'étant pas de ce monde — faire montre d'un optimisme que les circonstances pourraient bien démentir. Ce qu'on peut affirmer, en tous cas, c'est qu'un effort sérieux a été tenté, pour donner satisfaction au « quatrième Etat », comme disent les Anglais. Au lieu de se trouver relégués dans un coin des tribunes, où il est assez difficile de les tenir au courant, ses représentants auront accès dans un enclos spécial situé entre la voie de ravitaillement et la route, endroit admirable d'où nul incident ne pourra échapper à leur vigilance. Le seul écueil de cette combinaison résidera dans l'introduction, si difficile à éviter, des innombrables « outsiders »

De Vogué. De Knyff. Loysel. Coche. Breyer.

Ceux qui s'occupent du Circuit.

Le chevalier René de Knyff, président, et MM. Robert de Vogué, vice-président, et Loysel, membre de la Commission sportive, s'occupent tout spécialement de l'organisation du Circuit. Avec eux, photographiés sur la route de la course, M. Coche, maire de Dieppe, et notre collaborateur Victor Breyer, délégué général.

qui se faufilent partout où ils n'ont que faire. Il y aura certainement des mesures à prendre afin de les tenir à l'écart et réserver cet emplacement privilégié aux gens qui sont qualifiés pour l'occuper. Si l'on y réussit, la presse n'aura jamais été aussi bien servie : considération à laquelle on ne saurait attacher trop d'importance en songeant qu'il s'agit d'une manifestation qui déplace des journalistes de toutes les parties du monde !

Une catégorie de places populaires

Et, pour finir, un dernier renseignement, qui a son importance, car il montre que la Commission a pensé à tout, et qu'elle entend donner à sa grande épreuve une ampleur digne du retentissement dont elle est assurée :

Le Grand Prix de l'A. C. F. sera, cette année, non pas seulement une réunion aristocratique et mondaine, mais aussi une manifestation populaire. Pour la première fois, depuis le début des courses d'automobiles sur circuits fermés, l'enceinte officielle comportera une catégorie de places à bon marché, à 2 francs, pour préciser. Il s'agit de gradins genre vélodromes, situés exactement en face des grandes tribunes, de l'autre côté de la route, et permettant, par conséquent, d'assister à toutes les péripéties de la course depuis le départ jusqu'à l'arrivée. On peut prévoir qu'une affluence énorme de cyclistes, de piétons et même de chauffeurs qui ne tiennent pas à débourser le louis nécessaire pour entrer en face, profitera de l'aubaine.

Et puis, pour ceux qui, toujours sans excéder les ressources d'un budget limité, voudront faire, à l'occasion de ce déplacement, du véritable grand tourisme, il y aura sans doute (je dis sans doute, car il s'agit pour l'instant d'un simple projet) un *camping* populaire, emplacement sur lequel on édifierait des tentes où, moyennant un prix très raisonnable, les amateurs de grand air trouveront un excellent gîte.

Cela, sans préjudice de l'enceinte réservée au « camping » particulier et situé à côté des tribunes, où ceux qui en ont les moyens pourront louer les espaces nécessaires pour installer leur campement. De cette façon, on le voit, toutes les classes de la société se trouveront à même d'assister à un événement qu'il est permis de qualifier de mondial. Et il est ainsi loisible d'affirmer, qu'avec une organisation aussi soignée, grâce à la proximité de l'Angleterre, pays des touristes et des sportsmen, grâce aussi à l'attrait irrésistible de la mer, la grande bataille industrielle et sportive qui se livrera le 2 juillet prochain obtiendra un succès plus éclatant encore que ne l'espèrent les plus ardents de ses protagonistes.

L'aurons-nous ?

Que la grande course du 2 juillet soit assurée d'un éclatant triomphe, la chose ne fait aucun doute. Pourtant quelque chose peut rendre le triomphe plus éclatant encore, et ce quelque chose serait tout simplement la présence d'un souverain étranger aux côtés du Président de la République, lequel ne peut manquer d'apporter l'appui de sa visite à une manifestation dont l'importance, pour la plus prospère de nos industries nationales, ne saurait être exagérée.

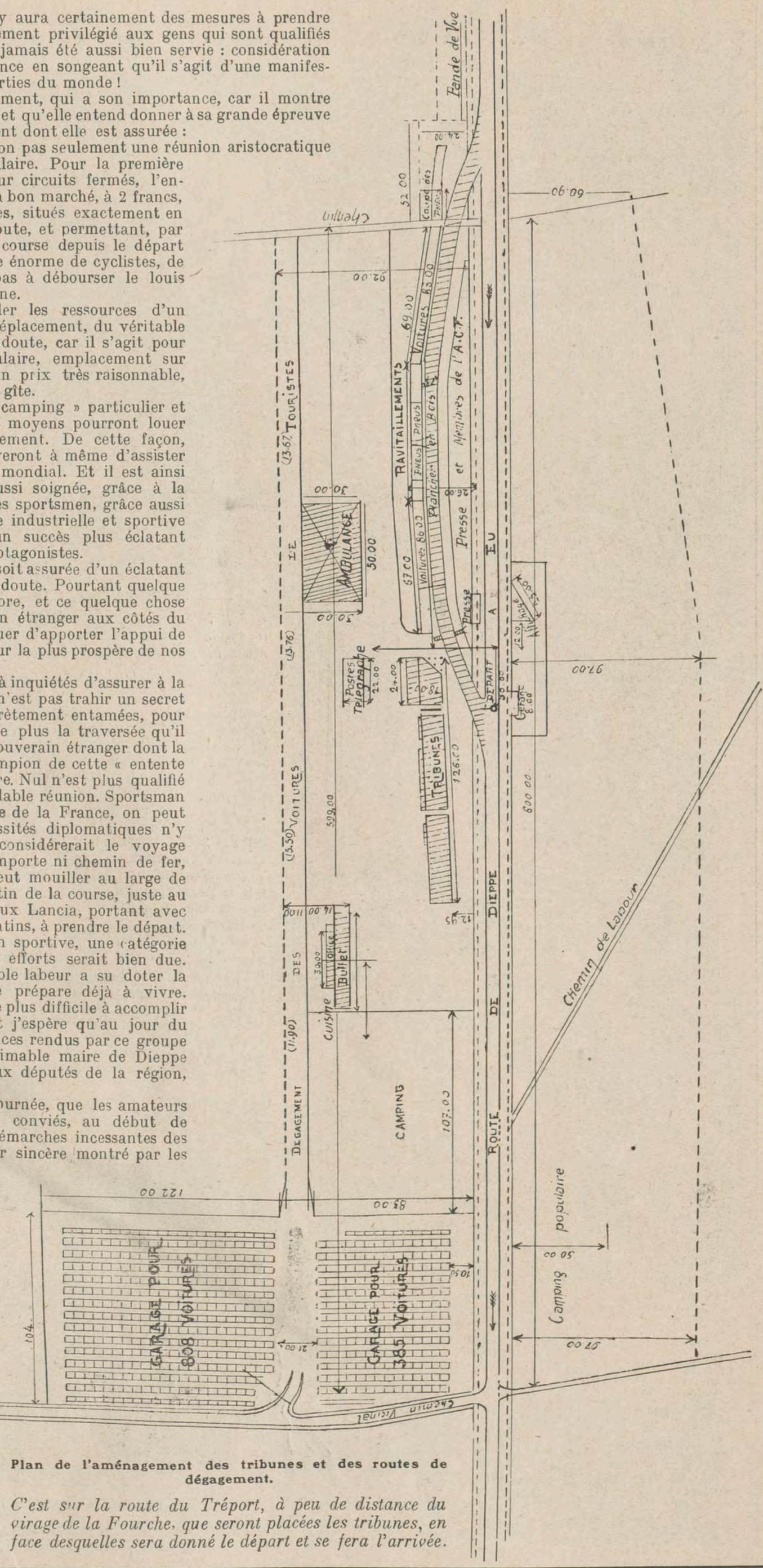
On devine bien que les organisateurs se sont déjà inquiétés d'assurer à la grande épreuve un appoint aussi important. Et ce n'est pas trahir un secret que de parler des démarches quasi officielles, discrètement entamées, pour décider S. M. Edouard VII à effectuer une fois de plus la traversée qu'il affectionne si fort. Car, vous l'avez déjà deviné, le souverain étranger dont la présence est aussi désirée que désirable, est le champion de cette « entente cordiale » qui a mis fin à un malentendu séculaire. Nul n'est plus qualifié que lui pour contribuer à rehausser encore semblable réunion. Sportsman dans l'âme, fervent de l'automobile et ami sincère de la France, on peut compter que si le morose protocole ou les nécessités diplomatiques n'y mettent point d'obstacles, le souverain anglais considérerait le voyage comme une partie de plaisir. D'autant qu'il ne comporte ni chemin de fer, ni même de logement à terre. Le yacht royal peut mouiller au large de Dieppe et débarquer son distingué passager le matin de la course, juste au moment où les « officiels » inviteront le fougueux Lancia, portant avec le numéro 1 les espoirs de nos frères et concurrents latins, à prendre le départ.

Je connais, outre les membres de la Commission sportive, une catégorie de dévoués à qui semblable consécration de leurs efforts serait bien due. Il s'agit du groupe de « régionaux » dont l'inlassable labeur a su doter la Seine-Inférieure de la grande journée qu'elle se prépare déjà à vivre. Pour avoir vu au travail ces artisans d'une œuvre plus difficile à accomplir qu'on ne saurait le croire, je les ai appréciés. Et j'espère qu'au jour du triomphe, aucun des intéressés n'oubliera les services rendus par ce groupe solide qu'ont constitué avec M. Coche, le très aimable maire de Dieppe et ses adjoints, MM. Robbe et Samson, les deux députés de la région, MM. Bignon et Bouctot. Honneur à eux!

Ce n'est pas, d'ailleurs, à une seule et unique journée, que les amateurs de sport... et de déplacement balnéaire seront conviés, au début de juillet prochain, en Seine-Inférieure. Grâce aux démarches incessantes des comités d'initiative dieppois, grâce aussi au désir sincère montré par les dirigeants de la place de la Concorde de donner satisfaction aux vœux unanimes de la région, le Grand Prix et la Coupe de la Commission sportive comporteront, l'avant-veille, un « lever de rideau », mais un lever de rideau qui s'annonce comme devant présenter un très gros intérêt.

Pour la première fois à Dieppe, les canots automobiles évolueront devant une population qu'ils doivent tout spécialement intéresser. Et la présence certaine de nombreux visiteurs anglais ajoutera un gros attrait à ce « Championnat de la Manche », épreuve si heureusement créée par la Commission de Yachting automobile et qu'il ne faudra pas être surpris de voir devenir classique. Il ne fait point de doute, en effet, que le spectacle des canots parcourant à des allures stupéfiantes pour les vieux marins normands la « piste » tracée devant le boulevard Maritime, tribune naturelle où pourront se placer des milliers et des milliers de spectateurs, soit appelée à obtenir un gros succès, digne prélude de celui qui attendra, le surlendemain, les rois de la route.

VICTOR BREYER.



Plan de l'aménagement des tribunes et des routes de dégagement.

C'est sur la route du Tréport, à peu de distance du virage de la Fourche, que seront placées les tribunes, en face desquelles sera donné le départ et se fera l'arrivée.

A PROPOS DE PÉKIN-PARIS

Nous avons convié, le 18 avril, dans la salle des fêtes du Théâtre *Femina*, nos amis et nos abonnés à venir entendre une conférence de M. Lucien Tignol, chargé de mission en Chine par le ministre des Affaires étrangères

La tentative des chauffeurs qui viennent de s'embarquer à Marseille pour le raid Pékin-Paris attire notre attention vers le Céleste Empire, et la conférence de M. Lucien Tignol était doublement intéressante. Le conférencier a été présenté à l'élégant auditoire qui remplissait la coquette salle du Théâtre *Femina* par M. Hugues le Roux, le célèbre explorateur, qui a bien voulu, malgré ses travaux, se souvenir qu'il compte de nombreux amis et admirateurs dans le monde des sports et nous consacrer sa soirée pour présider notre réunion. Il était assisté, sur l'estrade, par M. Max Vincent, vice-pr sident du T. C. F. M. Hugues le Roux, en une improvisation charmante, a rappelé que M. Lucien Tignol n'est pas un inconnu pour nos lecteurs, qui se souviennent de ses intéressantes conférences sur la mission Blanchet dans le Sahara Occidental et sur les grandes ascensions dans les Alpes.

Dans la ville de Pékin (Cité Tartare).

Les portes — ou arcs de triomphe — sont très nombreuses. Elles sont très décoratives, mais mal entretenues et beaucoup tombent en ruines.

(Cliché H. Manuel.)

M. Lucien Tignol.

Chargé de missions, qui a fait, la semaine dernière, une conférence à la Salle de théâtre Femina, sur les routes chinoises.

L'escalier de l'arsenal de Foutchéou.

A côté de Foutchéou, province du Fokien, se trouve un important arsenal, dirigé par une mission française. La direction est logée sur une hauteur, dans une élégante villa.

Faire un compte rendu de la causerie de M. Lucien Tignol est chose impossible, car, durant une heure, il nous a fait accomplir un charmant voyage à travers cette Chine mystérieuse et inconnue, nous conduisant sans fatigue dans l'intérieur des villes, sur l s rapides des fleuves, sur les pentes escarpées des montagnes, pendant que nos regards étaient charmés par un défilé ininterrompu de remarquables projections qui venaient encore compléter les explications très claires de l'orateur.

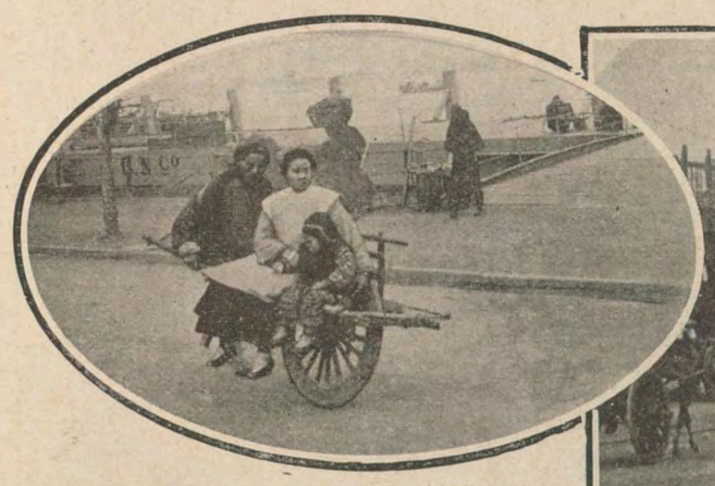
La route de la course Pékin-Paris

Dès le début, il nous fait suivre la route que prennent les coureurs pour se rendre au point de départ. Nous voyons successivement les escales de Port-Saïd, Aden, Colombo, Singapoure, Hong-Kong, et nous pénétrons dans la Chine du Sud par la ville de Canton.

Depuis Hankéou le chemin de fer nous mènera à Pékin, mais lors du voyage de M. Tignol la ligne n'était pas terminée et il peut nous donner une idée des antiques moyens de locomotion, la charrette, la brouette, qui disparaîtront de plus en plus, car les Chinois, pratiques, ont vite apprécié l'économie et la rapidité de la voie ferrée, comme ils ne tarderont pas à apprécier l'automobile.

Une chaise à porteurs de montagne sur la route de Mongolie.

Les mandarins fonctionnaires doivent souvent fair un voyage de 30 à 40 jours dans ces chaises, pour rejoindre leurs postes.



Une brouette chinoise.

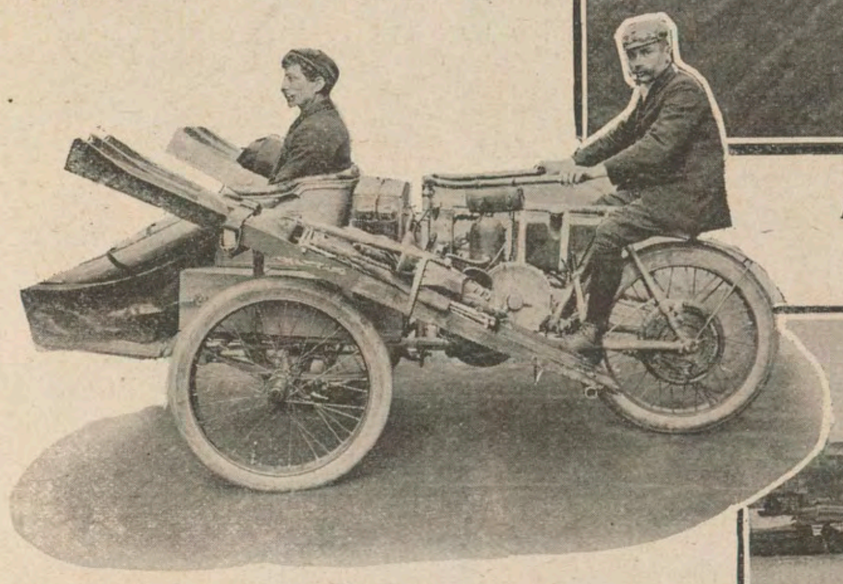
Un des modes de locomotion les plus usités en Chine, bien avant Pascal.

Nous arrivons enfin dans la capitale de l'Empire du Milieu, dont nous voyons défiler les grandes rues de la ville tartare, qui nous conduisent aux temples du Ciel, de la Terre, de Confucius.

Nous avisons un mariage, un enterrement. Nous rencontrons des pousse-pousse des barbiers ambulants, des mendiants couverts de plaies épouvantables, des prisonniers chargés de la lourde cangue... tous spectacles qui attendent sur leur passage les concurrents du raid.

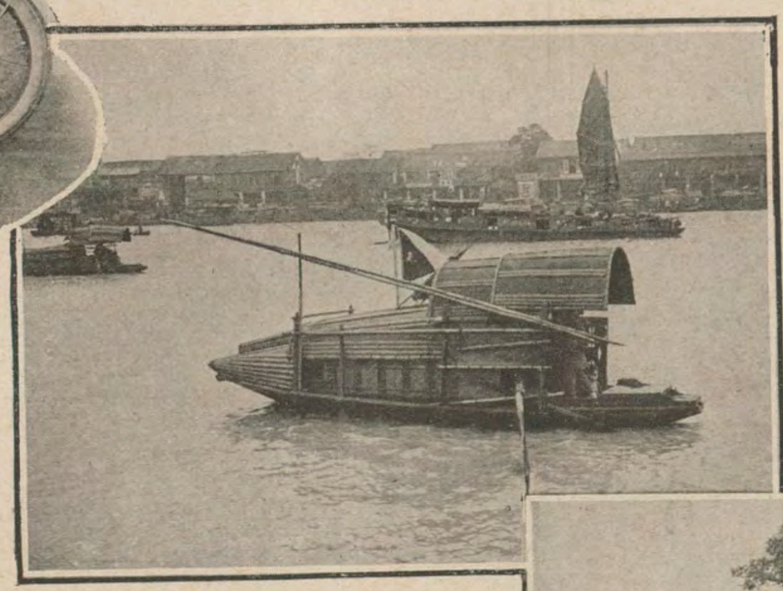
Une rue du Pékin moderne.

La principale artère de Râ-ta-men possède des trottoirs, une canalisation d'égouts et une chaussée passée au rouleau à vapeur



Un audacieux concurrent.

Pons et son tricycle vont, sans hésiter, affronter le désert de Gobi. La légèreté de l'engin sera plutôt un avantage qu'un inconvénient,



Une barque à Canton.

Les grandes routes de Chine sont les routes fluviales, sillonnées de milliers de "sampans" le plus souvent conduits par des femmes.

Pour terminer, nous prenons la grande route de Mongolie, et les clichés, bien choisis, nous donnent une idée très nette de ce que sont ces pistes, ces routes couvertes de larges dalles brisées que devront suivre les concurrents. Les dernières vues nous montrent la célèbre Grande Muraille, barrière de plusieurs milliers de kilomètres, élevée jadis contre l'invasion, à l'endroit même ou les automobiles devront la franchir pour quitter la Chine.

Assurément, en Chine les routes n'existent pas, M. Lucien Tignol nous l'a bien fait comprendre : les grandes voies de communication sont les fleuves et les canaux.

L'industrie des canots à pétrole aurait plus de chances de faire des affaires, mais néanmoins la tentative actuelle est hardie et elle aura, comme le conférencier le déclarait en terminant sous les applaudissements répétés de l'auditoire, l'avantage de montrer aux populations chinoises ce que peut l'endurance et l'énergie de notre race française.

F.-A. WHEEL.

Un concurrent de Paris-Pékin.

Cormier, dont on connaît déjà les longues randonnées en Europe et en Afrique, va affronter maintenant le danger des routes orientales.

Une station de pousse-pousse à Pékin.

Les Chinois sont de merveilleux coureurs, qui peuvent fournir un trajet de 8 à 10 kilomètres au pas gymnastique, en traînant des voitures.

Les Ambulances Militaires Automobiles

Le ministre de la guerre vient de faire l'acquisition de trois voitures d'ambulance automobiles qui ont été, récemment, expérimentées à Vincennes

Dans un récent article (1), notre collaborateur, le capitaine Pamphile, entre autres utilisations intéressantes de l'automobile dans l'armée, signalait son emploi dans le service des ambulances. Sur trois victimes de la guerre, en effet, une meurt sous le feu de l'ennemi, les deux autres à l'hôpital ou sur la route. L'emploi de voitures d'ambulance rapides, à grande capacité, permettra de diminuer cette effrayante proportion.

Son conseil a été écouté. Le ministre de la guerre vient, en effet, de faire l'acquisition de trois superbes voitures d'ambulance, vastes, bien comprises, admirablement suspendues et qui ne sont que les premières d'une série complète, si, je n'en doute pas, les expériences auxquelles elles sont actuellement soumises donnent satisfaction au service de santé.

Ce sont les soldats chauffeurs de la 1re compagnie d'ouvriers d'artillerie, sous la direction du capitaine Genty, qui se livrent aux essais des trois 24-chevaux mises à la disposition des médecins militaires. C'est eux aussi qui font les blessés afin de permettre de se rendre compte si l'aménagement intérieur des voitures a été bien compris en vue du déchargement rapide et facile des hommes. Les panneaux de la voiture sont mobiles, en sorte qu'un blessé couché peut être introduit sans secousse et retiré de même, au moyen de la civière placée sur le toit dans une sorte de coffre plat, à l'abri de la pluie.

Le déchargement d'un blessé.
La manœuvre s'opère comme dans les voitures à chevaux, mais avec beaucoup plus de facilité et de sécurité.

Les voitures d'ambulance militaire.
Ces trois automobiles viennent d'être achetées par le ministre de la guerre, pour le service des ambulances. Elles sont munies de pneumatiques Michelin.

Chacune de ces voitures peut contenir trois hommes couchés ou six assis, indépendamment de l'infirmier qui les accompagne. Devant, le conducteur et un autre homme. On peut, à la rigueur, faire monter sur le toit deux hommes valides.

Le service de santé a été très satisfait de cette première expérience, aussi peut on espérer que nous verrons bientôt nombreuses les voitures bleues et rouges, à croix de Genève, qui doivent, le jour de la bataille, venir au secours des nôtres et diminuer, dans la mesure du possible, les souffrances des blessés.

C'est un bienfait de plus que rendra l'automobile et il est regrettable de penser que nous nous sommes laissés devancer dans cette voie par les armées étrangères, au point que, en Allemagne, il existe déjà, tout organisé, un service que nous en sommes encore à expérimenter.

F.-A. Wheel.

NOTES DES ÉDITEURS

La Targa Florio, qui s'est disputée dimanche dernier, est revenue à Nazzaro, sur voiture Fiat.

Nous publierons dans notre prochain numéro un article sur la course, accompagné des photographies prises au cours de la grande épreuve sicilienne.

Nos lecteurs trouveront dans notre numéro d'aujourd'hui une photographie hors-texte de Wagner. Le gagnant de la Coupe Vanderbillt en 1906, sera encore au volant d'une Darracq dans les grandes épreuves de 1907, pour lesquelles son habileté et son audace continuent à le faire un des principaux favoris.

Le succès obtenu par la séance de boxe que nous avons donnée la semaine dernière, dans notre Salle de Théâtre, ne peut manquer d'encourager les organisateurs d'épreuves sportives, les professeurs de boxe ou d'escrime cherchant un local pour leurs assauts annuels, etc., à faire choix de notre Salle, si bien disposée, dans un quartier si élégant et si mondain. Rappelons-leur que le tarif en est ainsi fixé :

Matinée sans lumière	150 fr.
Matinée avec lumière	200 fr.
Soirée avec concert	250 —
— — représentation	350 —
Bal	400 —
Banquet	200 —

La salle contient 500 places, dont 16 loges.

Pour ceux qui n'auraient besoin que de 150 à 200 places, nous recommandons notre galerie de Fêtes, dont les tarifs sont les suivants :

Matinée sans lumière	75 fr.
— avec —	100 —
Soirée avec concert	100 —
— — bal	150 —
Exposition (minimum 8 jours)	75 —

Les dimanches, jours de fête et veilles de fêtes, ces prix sont majorés de 10 0/0. Il est fait une remise progressive pour plusieurs locations.

Nos lecteurs trouveront à la page III des annonces un bon de réduction de 5 0/0 pour la photographie *Femina*. Nos abonnés ont droit à une réduction de 10 0/0.

(1) Voir le N° 438.

WAGNER

Vainqueur de la Coupe Vanderbilt (1906)

Dix pilotes pour un ballon

M. René Gasnier
Defender de l'Aéro-Club de France à la prochaine Coupe Gordon-Bennett.

M. Ernest Zens
Au parc de l'Aéro-Club de France, auprès de la nacelle où il pilota lady Harbord. M. E. Zens construit actuellement un aéroplane.

M. Alfred Leblanc
Défender de l'Aéro-Club de France à la prochaine Coupe Gordon-Bennett.

M. Francois Peyrey
Notre collaborateur, pilote de l'Aéro-Club de France.

Santos-Dumont
Le célèbre aviateur, le premier qui ait réussi à voler en aéroplane.

Ce soir, à sept heures, dix pilotes de l'Aéro-Club de France s'élèveront, du parc de Saint-Cloud, à bord du ballon l'*Aigle*, jaugeant 4.150 mètres cubes. C'est la première fois qu'une même nacelle renfermera un aussi grand nombre de pilotes aéronautes.

M. Georges Besançon
Secrétaire général de l'Aéro Club de France.

M. Etienne Giraud
L'éclectique sportsman, bien connu de nos lecteurs.

La plaine vaste, nue, désolée de la Crau... Il est près de minuit. Sous un violent coup de mistral, les cailloux volent... La tempête sanglote aux portes des quelques « mas », médiocres oasis parsemées dans ce désert. A quelques centaines de mètres, la Méditerranée gonfle ses lames courtes sous l'étreinte du vent, tandis que dans la nuit passent les yeux sanglants des phares de Planier et de Faraman...

Cependant, tout là-haut, se dirigeant vers la mer retentissante, une ombre file sous la tourmente... Cette ombre, soudain, se rapproche du sol, se couche dans un grand bruit de voiles claquantes, se relève, se recouche encore, s'immobilise enfin, poignardée! Le grand ballon l'*Aigle* vient d'atterrir.

Ce jour-là — 8 avril 1904 — MM. Jacques Balsan et A. Corot avaient quitté le parc de l'Aéro-Club de France à 1 h. 30 de l'après-midi et regagnaient ainsi la terre à 11 h. 40 du soir, près du mas de la Mériquette, après avoir parcouru, à vol d'oiseau, 660 kilomètres en 10 h. 10 m. Certes, quelques phrases ne peuvent dépeindre les péripéties d'un atterrissage dans le mistral. Néanmoins, le pilote remarquable qu'est M. Jacques Balsan — il détient, par 8.550 mètres, le record français de l'altitude — avait maîtrisé rapidement suivant sa coutume — j'eus parfois la bonne fortune de le voir à l'œuvre — le colosse, ivre de vent, qui ne voulait pas mourir...

Or, aujourd'hui, 27 avril 1907, à 7 heures du soir, ce colosse, mis par M. J. Balsan, vice-président de l'Aéro-Club, à la disposition de quelques-uns de ses camarades, s'élèvera derechef du parc de Saint-Cloud, monté par dix pilotes de la puissante Société d'Encouragement. Ce sont, par ordre alphabétique, MM. Georges Besançon, comte G. de Castillon, René Gasnier, Etienne Giraud, Alfred Leblanc, Georges Le Brun, François Peyrey, Alberto Santos-Dumont, Paul Tissandier, Ernest Zens.

L'*Aigle* (4.150 mètres cubes) — ballon moderne muni, entre autres perfectionnements, d'un ballonnet compensateur — fut construit en 1904, par M. Maurice Mallet, ingénieur-aéronaute. Il prendra ce soir l'atmosphère pour la seconde fois, ce nouveau départ établissant un record, car il est sans précédent que dix pilotes-aéronautes aient ascensionné à bord d'un même aérostat. Et quels pilotes! La fleur de l'Aéro-Club de France! Est-il donc indispensable de rappeler leurs prouesses?

Ne sont-ils pas connus de nos lecteurs : SantosDumont, par ses multiples expériences en « sphérique », en aéronat, en aéroplane, tous les modes de locomotion aérienne! Georges Besançon, par une infinité d'ascensions, ses ballons-sondes et la belle revue technique, l'*Aérophile*. Personne n'ignore que le comte G. de Castillon fut le camarade de voyage du comte Henry de La Vaulx durant le fameux raid Vincennes-Korostychew, record mondial de la distance, qui n'a encore pu être battu depuis les 9-11 octobre 1900 (1.925 kilomètres en 45 h. 45 m.). Les qualités sportives de René Gasnier et d'Alfred Leblanc leur doivent d'être désignés pour défendre le gonfalon bouton d'or et bleu à la Coupe Gordon-Bennett, qui se disputera à Saint-Louis (Missouri) en octobre prochain. Les succès dans l'atmosphère, sur l'eau, sur la route, de toute la série des *Rolla* et des prestes automobiles d'Etienne Giraud ne sont-ils pas inoubliables? Georges Le Brun et Ernest Zens ont accompli le cycle entier de la Locomotion et s'adonnent passionnément au ballon: celui-ci construit même, actuellement, un aéroplane dont on dit merveilles. Enfin, le plus jeune, le benjamin de cette bande joyeuse, énergique, virile, est de haute lignée : Paul Tissandier suit, depuis plusieurs années déjà, le magnifique exemple d'un père qui fut un aéronaute admirable dans toute l'acception du mot. Les aéronautes d'aujourd'hui n'ont pas oublié celui dont la carrière, ainsi qu'a pu le dire notre vénérable doyen, M. Wilfrid de Fonvielle, « a été si pleine d'œuvres, de services rendus, de beaux exemples, et si parfumée des plus beaux et des plus doux sentiments, que sa mémoire provoquera toujours un souvenir ému de reconnaissance et de haute sympathie ». Tel père tel fils, dit la sagesse des nations. Une fois, par hasard, la sagesse des nations ne se trompe pas. Parmi les soixante-dix ascensions de M. Paul Tissandier, il en est de fort belles : Saint-Cloud-Maarssen, près du Zuydersée (2-3 avril 1904) ; Saint-Cloud-Pretzch-sur-Elbe, 830 kilomètres, en 19 h. 40 m. (1-2 avril 1905); Saint-Cloud-Neustadt, près Nuremberg, 650 kilomètres en 22 heures (27-28 novembre 1905).

FRANÇOIS PEYREY.

M. Paul Tissandier
Le Benjamin de l'équipage de « l'Aigle », suit le magnifique exemple donné par M. Gaston Tissandier père.

Comte Georges de Castillon de Saint-Victor
Etablit, avec le comte H. de La Vaulx, le record de la distance.

M. Georges Le Brun
Qui compte également à son actif un grand nombre de voyages aériens.

LA SOIRÉE SPORTIVE DE

C'est devant une salle comble, devant les notabilités du Tout-Paris, qu'a été donnée, le 18 avril, la première soirée sportive de la *Vie au Grand Air*, à la *Salle de théâtre Femina*.

La première soirée organisée par la *Vie au Grand Air* a remporté un véritable succès. Il semble peut-être peu modeste de l'avouer. Mais c'est moins à nous que nous le devons qu'aux brillants athlètes qui avaient bien voulu nous prêter leur concours. Après la conférence de M. Lucien Tignol dont nous avons déjà parlé, commença la séance purement sportive. Elle comprenait des matches de déchirage de cartes, de jiu-jitsu et de boxe française et anglaise : de quoi satisfaire les plus difficiles grâce à l'éclectisme du programme. Mais pour les présenter au public, nous devions avoir recours aux meilleurs de chacun de ces sports. Il aurait été pénible de voir la *Vie au Grand Air* convier ses lecteurs à des rencontres sans intérêt. Nous fîmes appel aux champions, et tous, avec un ensemble qui nous a touchés et dont nous ne saurions trop les remercier, tous acceptèrent. Voilà la raison de notre succès. Nous allons parler des hommes à qui nous en sommes redevables.

Le Dr Luis Phelan, dont j'ai déjà vanté en ces colonnes la force manuelle, nous a fait assister à des exercices de déchirage de cartes remarquables pour un amateur, parvenant même à rompre un paquet de 115 cartes, performance splendide de la part d'un athlète qui n'en fait pas son métier. MM. Gill's et Elob lui succédèrent. Ces deux professionnels furent vivement acclamés pour leur maëstria. Gill's, après plusieurs exercices progressifs absolument extraordinaires, parvint à rompre 160 cartes. Elob n'y alla pas par quatre chemins. Du premier coup, il s'attaqua au record du monde qu'il possède et déchira un paquet formidable de 172 cartes. On reste abasourdi devant de telles prouesses. Jusqu'alors j'avais été un peu sceptique sur semblables travaux, mais la *Vie au Grand Air* avait fourni les petites cartes de cercle neuves, je les avais comptées moi-même et j'avais constaté que ces messieurs n'employaient point de résine. Par conséquent, aucun truc, aucune supercherie. MM. Elob et Gill's sont les réels champions de ce sport si difficile et qui nécessite d'autant plus de force qu'on a moins de prise pour manier ces paquets volumineux. C'était la première fois qu'un match semblable était organisé, il est à souhaiter que nous assistions à de nouvelles compétitions de ce genre.

Gill's et Elob.
Les deux champions du déchirage de cartes. Gill's en a rompu 160, Elob 172 (record du monde).

Yaki-Teno, champion de jiu-jitsu, fit ensuite un assaut avec M. Boquet. Malgré tout son courage et toute son adresse, celui-ci ne put résister à la science de son terrible adversaire qui m'a chargé de lancer en son nom un défi à tous les boxeurs de 50 kilos pour un combat de jiu-jitsu contre boxe française.

Le professeur Racine, de la salle Castérès, fit deux reprises de boxe française et une belle avec M. René Chameroy, amateur. Ces excellents athlètes montrèrent toutes les finesses, toutes les beautés de notre méthode nationale et furent vigoureusement acclamés.

En boxe anglaise, deux numéros sensationnels : pour la première fois en France, le jockey O'Connor accentait de tirer en public, et Jack Roberts arrivé d'Angleterre, la veille, tenait à faire une exhibition devant nos invités. A de semblables hommes, il fallait trouver un adversaire de premier ordre. Ce fut Harold Jordan, le meilleur boxeur qui soit en France.

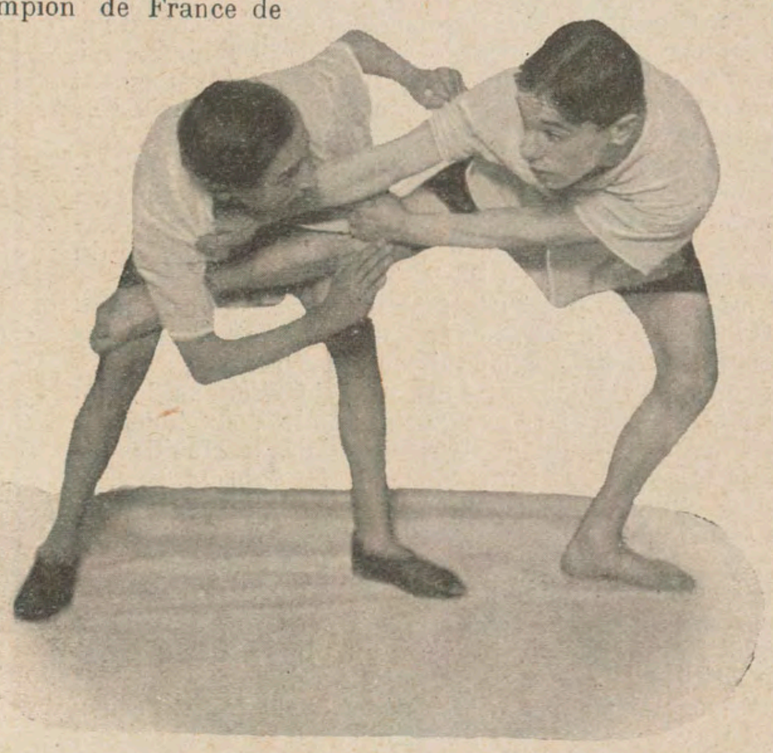
Teulat (Athletic Club) et Lacombe (salle Chabrier).
Ces deux poids extra-légers ont fait assister le public à un match si rondement mené qu'ils étaient couverts de sang après la rencontre.

Jordan (salle Chabrier.)
Le célèbre champion de France amateur de 19 et 1906 a prouvé qu'il était supérieur à tous légers amateurs de son poids, au cours de se tres avec le jockey O'Connor et le professionn de 4 onces fournis par la maison Laurent, 5, l'Opéra).

nnor qui ne pèse que 52 kilos avait affaire partie avec Jordan qui en pèse 59. Cet le 14 livres entre pugilistes de valeur est rable et constitue un sérieux handicap pour le plus léger. Mais O'Connor ne sait pas recu- ossède trop de courage et trop d'énergie pour accepter une rencontre loyalement offerte. it qu'il serait vaincu, mais pour rien au il n'aurait failli à sa parole. Quoique ne ant plus ce sport depuis longtemps d'une uivie, lui qui fut champion d'Amérique ama- oids bantham, accepta cependant des gants tre onces. Mais malgré toute sa qualité il ıcliner et laisser la victoire à son merveilleux ire. C'était l'une des rares fois où Jordan un homme plus léger que lui.

Aussi, pour ne pas en prendre l'habitude, se rencontra-t-il ensuite avec Jack Roberts, l'adversaire de Chabrier, qui pèse 10 livres de plus que lui. Ils firent une exhibition de 3 rounds et du commencement à la fin, Jordan eut l'avantage. Jamais le Champion de France de

Briat (salle Leclerc) et Arsal (salle Legrand).
Briat a trouvé une splendide résistance chez l'excellent Arsal.



Yaki-Teno et Boquet.
Toutes les roueries du jiu-jitsu ont été employées par ces deux amateurs. Yaki-Teno a été vainqueur.

05 ds n- ck Roberts (gants Valévy (place de

1904, 1905 et 1906 (poids légers) n'a été plus en forme et je ne connais pas en France de poids légers susceptibles de le mettre en échec. Il est incontestablement le plus fin et le plus scientifique, le plus vigoureux et le plus endurant. Il fait honneur à son maître, le professeur Chabrier.

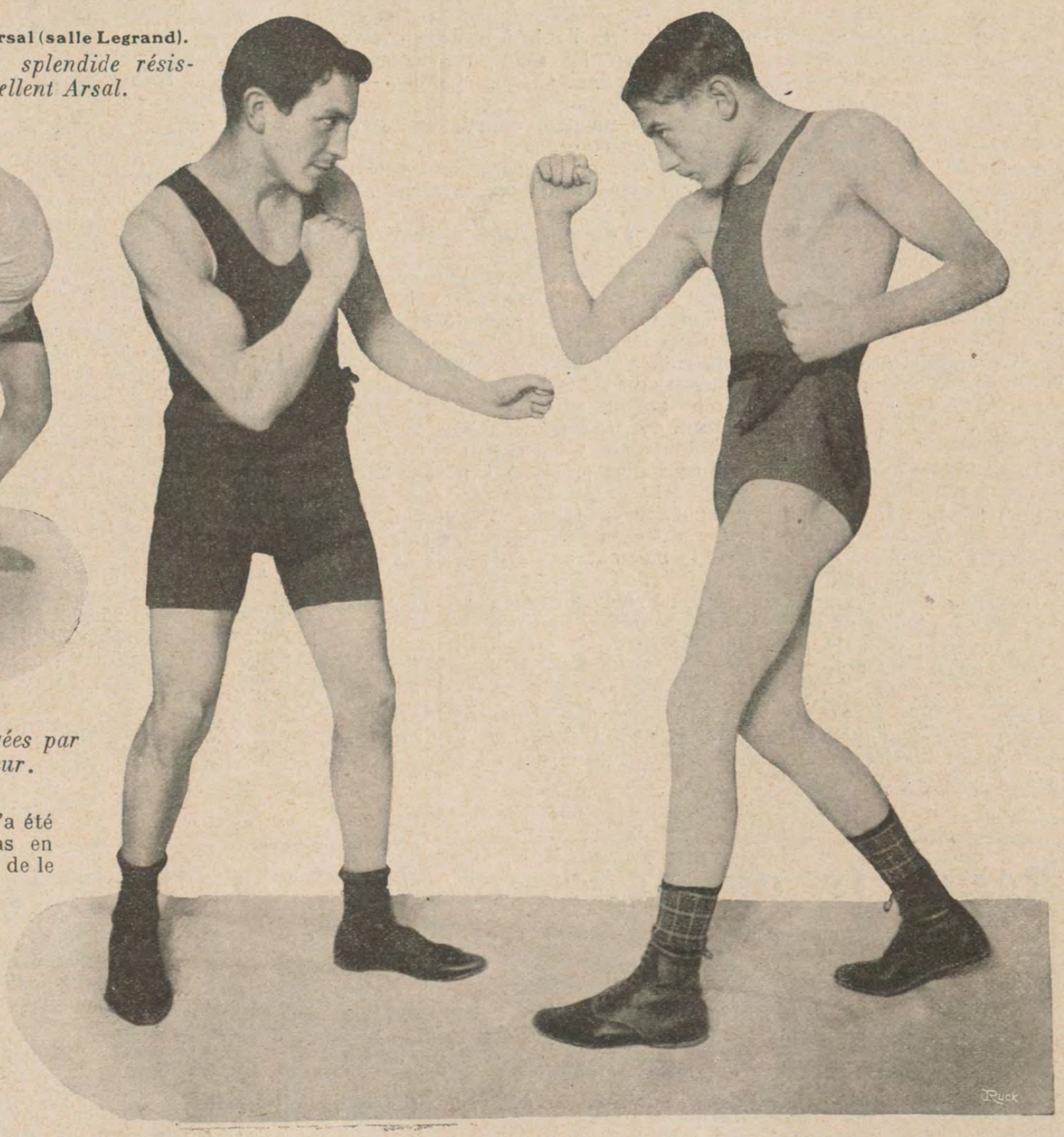
Ces rencontres furent encadrées de matches auxquels prirent part des champions aimés du public : Briat (salle Leclerc), champion 1905 et 1906 (poids moyens), fit un bel assaut avec Arsal (salle Legrand). Après avoir fait un jeu sensiblement égal, Briat ne prit qu'un léger avantage vers la fin. Cette résistance opiniâtre d'Arsal en face de Briat est une garantie de sa valeur. Teulat (Athletic Club de Paris) et Lacombe (salle Chabrier) firent passer un frisson dans la salle. Ces deux poids extra-légers ne se ménagèrent point et le sang qui empourprait leur visage et leur poitrine émut les élégantes spectatrices. L'excellent Teulat triompha, mais Lacombe qui relevait de maladie a droit à toutes les éloges. Quoique souffrant encore, il n'a pas voulu déclarer forfait. Peu d'hommes auraient fait preuve de semblable énergie.

Le match entre Piet, champion de France 1907, poids extra-léger, et G orges Leclerc, t rmina la soirée. Il est difficile de voir un jeu aussi correct, aussi élégant. Ces deux jeunes gens boxent avec une finesse digne de leur professeur Leclerc. Piet, la révélation des championnats de cette année, a prouvé une fois de plus la perfection de sa méthode.

Georges Leclerc, si jeune qu'il n'a que rarement paru sur le ring, a montré qu'il était l'un de nos plus redoutables pugilistes. Il possède toutes les qualités qui font les véritables champions. C'est le comingman du noble sport. Nous sommes fiers d'avoir été les premiers à patronner ses débuts devant le public.

Et voilà les hommes que les spectateurs ont admirés et applaudis. Il faut avouer qu'il est difficile de voir défiler en une même réunion autant de célébrités de l'athlétisme. C'est pourquoi nous adressons encore une fois de chaleureux remerciements à tous ces champions et à toutes les personnes qui, s'étant rendues à notre invitation, sont venues leur faire le succès qu'ils méritaient.

JACQUES MORTANE.



Piet (salle Leclerc) et Georges Leclerc.
Piet, champion de France 1907, poids extra-léger, la révélation des championnats, s'est mesuré avec Georges Leclerc, qui faisait ses débuts en public. Ils ont montré que malgré leur jeunesse, ils étaient des pugilistes consommés.

LE TOUR DE FRANCE DE " JE SAIS TOUT "

Je sais tout va parcourir toutes les grandes villes de France et organiser une série de grands concours dotés de 50.000 francs de prix

En combien de temps une automobile peut-elle parcourir la France en traversant tous les chefs-lieux de département et la ville de Belfort?

L'expérience a déjà été faite, il y a deux ans, par une maison d'automobiles, et le record des 85 départements a été ainsi établi en 31 jours.

Notre confrère *Je sais tout* va s'attaquer à ce record : son automobile va, partant de Paris, parcourir toutes les régions de notre beau pays, sans omettre un seul chef-lieu ou ville importante, et s'efforcera de le faire en moins de 31 jours.

A cette occasion, *Je sais tout* organise une série de concours ouverts à ses lecteurs et qui sont les suivants :

Premier concours *Quel itinéraire doit suivre l'auto de « Je sais tout ? »*

Je sais tout demande à ses lecteurs de lui donner la réponse à cette question, qui constituera l'objet d'un premier concours : le concours de l'Itinéraire.

Les concurrents devront adresser à *Je sais tout* la liste des 85 chefs-lieux et des principales sous-préfectures de France dans l'ordre où, selon eux, ils devront être traversés par la voiture.

Les réponses doivent lui parvenir avant le 5 mai, à midi.

Les envois primés seront ceux qui se rapprocheront le plus de l'itinéraire établi par le comité d'organisation et qui paraîtra dans le numéro de *Je sais tout* du 15 mai.

A ce concours, seront affectés un premier prix : un bijou d'une valeur de 500 francs, et dix prix, bijoux d'or d'une valeur de 50 francs chacun, attribués aux réponses se rapprochant le plus de celle du gagnant. La liste complète des prix paraîtra dans le numéro du 15 mai de *Je sais tout* et les résultats de ce concours dans celui du 15 juin.

Deuxième concours *Quelle sera l'heure d'arrivée dans chaque chef-lieu ?*

Indépendamment du concours d'honneur, ouvert à tous, notre confrère veut que chaque département ait un concours qui lui soit spécialement réservé.

Ce concours portera sur le temps que mettra l'auto à franchir successivement chacune des étapes « départementales » de son voyage, et consistera à donner l'heure exacte d'arrivée dans chaque chef-lieu — à un cinquième de seconde près.

Il y aura donc 86 concours de ce genre, un par département, et un pour Belfort, et chacun d'eux ne sera ouvert qu'aux habitants de ce département. Toute réponse à chaque concours départemental devra donc porter le cachet de la poste d'une localité du département intéressé — à peine de nullité.

Y joindre le bon spécial qu'on trouvera dans le numéro du 15 mai de *Je sais Tout.*

La date de clôture de ces 86 concours varie selon chaque département. Elle est fixée à deux jours pleins avant l'arrivée dans le chef-lieu ; un tableau de marche, publié dans *Je sais tout* du 15 mai, donnera le jour présumé du passage dans chaque ville. Les concurrents n'ont qu'à soustraire le chiffre 2 du chiffre du quantième ainsi indiqué pour avoir la date à laquelle leur envoi doit parvenir au journal.

Par exemple, le tableau de marche prévoit qu'on passera à Laon le 10 juin. C'est donc le 8, avant minuit, que *Je sais tout* devra avoir les réponses du département de l'Aisne dont Laon est le chef-lieu.

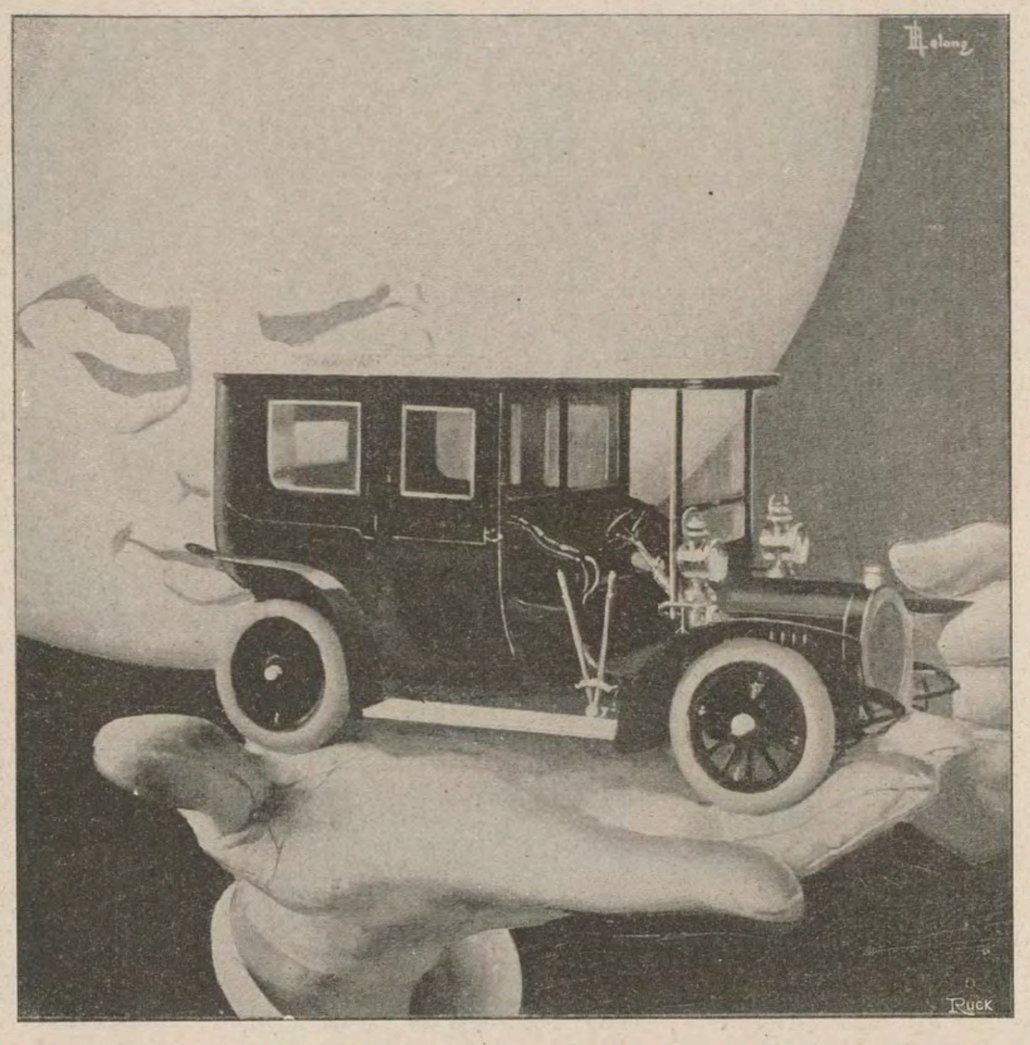
D'ailleurs, le tableau de marche sera plus précis encore et donnera l'heure à deux heures près.

Pour le département de la Seine, pour ne pas faire double emploi avec l'objet du concours d'honneur, il y a lieu de modifier légèrement le libellé du concours et de considérer le moment de l'arrivée de l'auto à la limite de ce département.

Le gagnant de chacun de ces concours recevra comme prix un panier de douze bouteilles de champagne.

On trouvera dans le prochain numéro de *Je sais tout* le règlement détaillé de ce concours.

Concours d'honneur *Quel jour et à quelle heure exacte, à un cinquième de seconde près, l'automobile de « Je sais tout », qui partira de notre hôtel des Champs-Elysées le 25 mai, à 2 heures, sera-t-elle de retour à son point de départ ?*



La voiture du Tour de France.

Réduction de la couverture de Je sais tout *du 15 avril, avec la voiture offerte comme prix au Concours d'honneur.*

Les concurrents auront, pour baser leurs réponses, des éléments d'appréciation : les temps mis par l'automobile jusqu'au 20 juin, à midi, date de clôture de ce concours. Ces temps paraîtront quotidiennement dans le journal l'*Auto*, et seront affichés chaque jour sur la façade de notre hôtel, 90, avenue des Champs-Elysées.

De plus, *Je sais tout* publiera le 15 mai, en même temps que l'itinéraire, un tableau de marche, jour par jour, que l'automobile s'efforcera de suivre. Les lecteurs connaîtront donc d'une façon à peu près certaine, à cette date, et sauf retard imprévu dans la dernière partie du raid, le jour de l'arrivée de la voiture à Paris.

Mais, pour éviter les *ex æquo*, il est nécessaire que les réponses indiquent non seulement le jour et l'heure de l'arrivée de la voiture à notre hôtel, mais la minute, la seconde et le cinquième de seconde.

Les réponses à ce concours d'honneur, dont, nous le répétons, la clôture est fixée au 20 juin, devront être accompagnées de deux bons : le bon de « Concours d'honneur » qui se trouvera dans les feuilles de garde du numéro de *Je sais tout* du 15 mai, et celui qui figurera, sous la même désignation, dans le numéro du 15 juin.

La solution et les résultats paraîtront dans le numéro de *Je sais tout* du 15 août.

Le premier prix de ce concours d'honneur est

Une superbe automobile de grand tourisme.

d'une valeur de 25.000 francs, châssis 24 chevaux, de la Société des Automobiles Eugène Brillié (fournisseur des autobus de la Compagnie générale des omnibus), construit par MM. Schneider et Cie (du Creusot), dans leurs ateliers du Havre ; carrosserie limousine de luxe de la maison Belvalette.

Les autres prix représenteront dans leur ensemble une somme d'au moins 20.000 francs.

La liste complète des prix paraîtra dans *Je sais tout* du 15 mai.

J. B.

Résultats du Concours N° 12 — La Course des Masques

La Solution de ce concours était la suivante :

1. Deschamps.
2. Miller.
3. Cordang.
4. Muller.
5. Paul Albert.
6. Terront.

La première solution nous est parvenue le 15 mars, à 11 h. 28 du matin.

1er Prix : Une bourse argent contrôlé contenant 20 francs en espèces : Laurent Benoît, à Béthune.

2e Prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*, Louis Alex, 54 rue des Acacias, Paris.

3e Prix : Un superbe porte-crayon argent contrôlé. L. Pichon, 22, avenue Victoria, Paris.

Mentions

G. Vincent, Zeurengen, Maurmis, Louis Alex, F. Pierre, W. G. J. Chéné, Willers, E. Aymes, J. Lasserre, J. Lefever, P. Sermensan, H. de Pavant, L. Laney, Talibard, Muret, L. Delye, Riffaterre, L. Dupuis, Lt Candau, Tavennima, E. Froment, A. Hourcade, Guironnet, Dujardin, Gommier, Joupirant, Lamelle, Munier, Lenoir, Jemin, Lozier, Gollet, Romain, Lebeau, Bagnet, Lozier, Enard, Lebrun, Gentet, Mousmiet, Dupuy, Nicolet, Désiret, Moreau, Fournel, Colin, Malbec, Monnerat, Lezeste, Martin, Mellier, Chapion, Bouvier, Nollet, Lemaître, Rigot, Chamélier Petitpierre, Lemoine, de Mazière, Lemet, Schmidt, Courjon, Rabier, Louvrier, Claudet, Marcellin, Dutertre, Laurinon, Renaud, Rienhal, Rameau, de Saint-Rémy.

Le Match Chabrier-Jack Roberts

Le triomphe de la méthode de Chabrier et non pas de la méthode française ✍ Jack Roberts désemparé ✍ Les gens bien informés éprouvent le besoin de montrer qu'ils sont parfaitement au courant ✍

Le match de boxe française contre boxe anglaise entre le professeur Chabrier et le professeur Jack Roberts disputé le 19 avril, à la Salle Wagram, a été pour le sympathique maître parisien l'occasion d'un triomphe incontestable. Du commencement à la fin, il a mené la danse, se jouant de son adversaire avec la plus grande facilité. Mais, — et c'est là un point essentiel, — c'est moins notre méthode nationale que celle de Chabrier qui a remporté la victoire. Chabrier s'est surtout servi de la boxe anglaise, ne recourant à la française que lorsqu'il y trouvait un atout sérieux. C'est d'ailleurs ce que nous avons toujours prétendu : la boxe française est incapable de triompher de la boxe anglaise, si on se sert surtout des pieds. Les pieds ne doivent être que l'accessoire et se contenter de fignoler le travail fait par les poings. C'est ce qu'a parfaitement compris Chabrier et ce qui donne à sa méthode une valeur indiscutable. Tous les spectateurs, et ils étaient nombreux, ont acclamé avec enthousiasme cette consécration définitive, car on ne peut s'imaginer la virtuosité, la science et l'à-propos de notre représentant. A l'issue du combat, il fut porté en triomphe, alors qu'il aurait peut-être été plus humain de faire subir ce sort (moins le triomphe) à Jack Roberts qui était plutôt mal en point.

Jack Roberts,

Champion d'Angleterre trois années de suite, battu la quatrième année par Ben Jordan, a été vaincu dans son match avec Chabrier.

Nous l'avions vu ce pugiliste anglais tirer la veille contre Jordan à la réunion organisée par la *Vie au Grand Air* et réellement le champion amateur avait eu l'avantage. Mais Jack Roberts est avant tout un frappeur. Peu de science, mais de l'endurance. Ne brûlons pas ce que nous avons admiré, et n'oublions pas les victoires qu'il a remportées sur des hommes de premier ordre. Souvenons-nous aussi qu'il y a cinq ans, dans un combat au National Sporting-Club de Londres, il a tué Billy Smith, champion d'Amérique (9 stones). Evidemment, ce n'est point un de ces faits d'armes qui suffisent à glorifier la carrière d'un combattant, mais enfin cela prouve tout au moins qu'il possède une certaine vigueur. D'autre part, il a été champion d'Angleterre trois années de suite et n'a été battu que par le célèbre Ben Jordan au bout de 9 rounds. Le lendemain, d'ailleurs, Ben Jordan était à l'hôpital. Par conséquent, il est inutile de venir prétendre, comme l'ont fait certaines personnes, que Jack Roberts est un homme inférieur. C'est un boxeur de grande valeur et il serait de mauvais goût de le nier en cette occasion.

Chabrier, qui est certainement le boxeur parfait par excellence, avait subi une préparation très sérieuse. Le professeur Lacreuse qui avait eu l'initiative du match et qui était le représentant du Français avait tenu à ce que son « poulain » fût au mieux de sa forme. Il est parvenu à ce résultat et il serait injuste de ne pas l'en féliciter. Dès le début du combat, Chabrier démonta son adversaire par un chassé bien appliqué, qui n'eut pas l'air de convenir à Roberts. Ce dernier voulut riposter par des swings puissants, mais grâce à de merveilleuses esquives, Chabrier n'eut pas à en encaisser un seul, heureusement pour lui ! A la seconde reprise, d'un coup de pied au flanc, notre représentant parvint à projeter l'Anglais, telle une balle, entre les cordes et en dehors du ring. Ce bond de 3 mètres, suivi d'une chute de 1 m. 70, enleva quelque assurance au pauvre Anglais, qui fut dès lors incapable de faire quoi que ce soit. Enfin, au troisième round, une pluie de swings appliqués par Chabrier aboutit au knock-out. En somme, deux seuls coups de boxe française : un chassé et un coup de pied au flanc. Tous les autres coups appartenaient à la boxe anglaise. Par conséquent, la victoire de Chabrier n'est point du tout celle de la boxe française.

Chabrier.

Le merveilleux pugiliste français a aisément triomphé de Jack Roberts au troisième round, empruntant davantage à la méthode anglaise qu'à la boxe française.

Réponse à quelques allégations

Dans toutes les réunions sportives, il se trouve de ces gens qui, pour avoir l'air de s'y connaître, pérorent, discutent et, ne sachant pas quoi dire, déclarent que c'est du chiqué.

Cette allégation ne mériterait même pas d'être discutée, mais les néophytes pouvant y donner créance, mieux vaut faire ressortir les raisons qui militent en faveur de la sincérité du match :

1° Quand, dans un combat de 15 rounds, on fait du chiqué, le public ayant payé cher les places, les organisateurs ont le tact de faire durer le plaisir et de ne pas faire cesser la représentation à la troisième reprise, comme ce fut le cas.

2° Lorsqu'il y a du chiqué, l'un des adversaires ne s'amuse pas à donner un coup de pied qui envoie promener à 3 mètres de là l'autre boxeur au risque de le tuer.

3° Les boxeurs qui viennent d'Angleterre en France ne s'amusent pas à faire du chiqué pour se faire battre. Là-bas, les boxeurs sont à peu près semblables à nos artistes de music-halls, ils trouvent des engagements d'après leurs performances. S'ils viennent en France pour disputer un assaut aussi important que celui du 19, ayant autant de retentissement, lorsqu'ils se font vaincre, ils sont longtemps avant de retrouver des matches lucratifs à Londres. Par conséquent, ils font un mauvais calcul.

Vous voyez qu'il ne faut pas parler à la légère du chiqué et que dans l'occurrence, les seules personnes qui en fassent sont celles qui en voient partout puisque leur but est de faire croire qu'ils s'y connaissent, alors qu'il n'en est point du tout question.

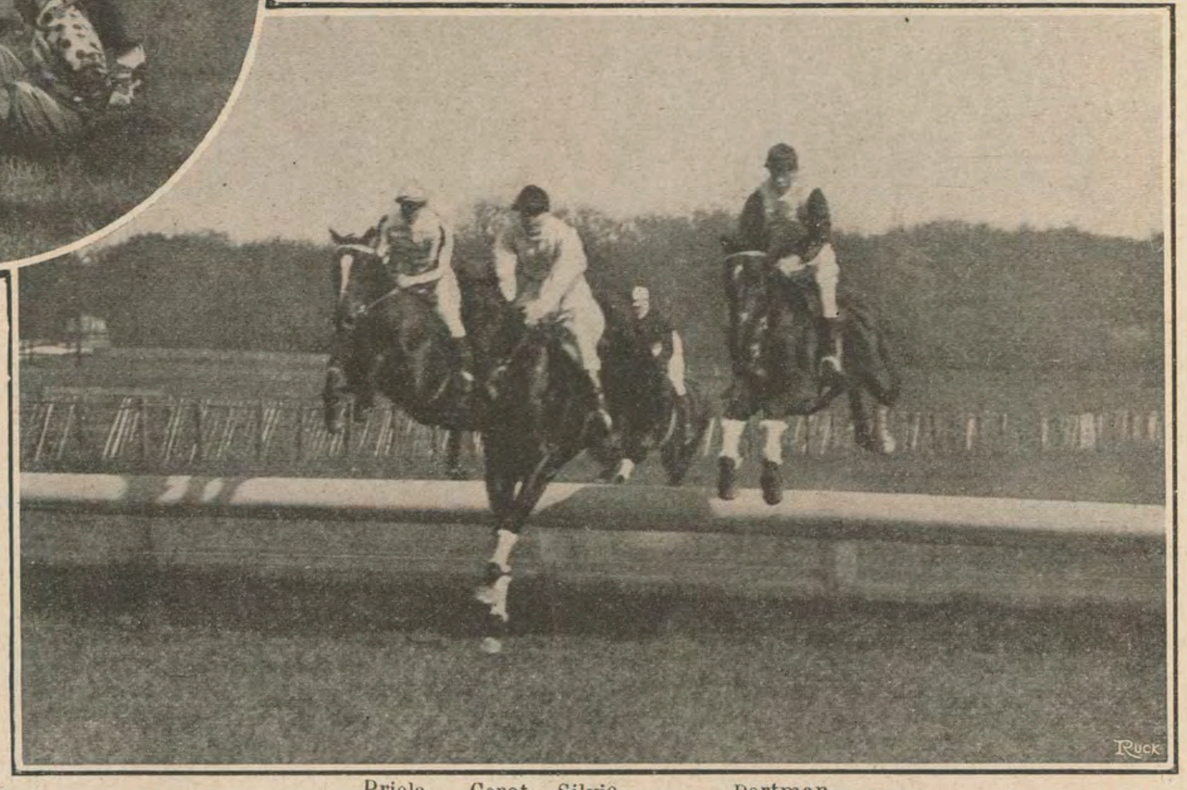
JACQUES MORTANE.

LA JOURNÉE DE LA COUPE

Les débuts d'un starter à Longchamp ✦ Le 50e Biennal ✦ Calomel serait-il le crack tant attendu ✦ La Coupe ou encore un favori battu ✦ La journée de demain : le Prix Cadran et le Prix Noailles ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

Une chute à Vincennes.
Le jockey Larbey qui tomba au mur en terre avec Gloaming, dans le Prix de Charenton-neau, est relevé par les moniteurs de Joinville.

Le dernier dimanche de Longchamp peut se targuer d'avoir réussi sur toute la ligne. La température était douce ; légèrement voilé, le soleil a bien voulu se montrer, ce qui n'est pas à dédaigner en cette saison de lune rousse ; l'assistance nombreuse était parsemée de ravissantes toilettes ; enfin, les départs ont été excellents. Mais, me direz-vous, cette dernière remarque est un cliché que vous pourrez replacer souvent ; car Figès nous a habitués... Je vous arrête là. Dimanche, ce n'était pas Figès qui était à la starting. Nous avons assisté aux débuts à Longchamp de M. Des Cordes, le nouveau starter du Tremblay, le starter adjoint de la Société d'encouragement ; et je vous assure que, pour ses premières armes, cette jeune génération ne s'est pas montrée inférieure à l'ancienne. Il y a eu notamment dans la Coupe un départ très délicat à donner, d'abord parce qu'il avait lieu sous les yeux de tout le public : pelouse, pavillon et pesage, ce qui ne laisse pas d'être assez intimidant (voir les incidents du Handicap libre de l'an dernier) ; ensuite parce que, parmi les concurrents, Luzerne et Punta Gorda semblaient uniquement préoccupés d'échanger des ruades et Moulins-la-Marche s'obstinait à présenter sa croupe aux rubans. Eh bien, le déclic de la starting s'est effectué avec une opportunité magistrale, que n'aurait pas désavouée M. Figès lui-même. Un détail qui doit flatter notre sensibilité nationale, c'est que jusqu'ici on avait paru dénier à nos compatriotes toute compétence pour donner les départs des grandes épreuves classiques. L'autre jour, la Gironde a pris sa revanche sur la Tamise, Car M. Des Cordes est un Bordelais qui est doublement du cru, puisqu'il est de Saint-Emilion. C'est en outre un gentleman très aimable, si aimable même qu'il a voulu, pour ses débuts, offrir un don de joyeuse bienvenue. Au moment du Prix de l'Etoile, le cheval Adonis se rendit au poteau de départ avec les autres concurrents. Il me parut, à moins que les verres de ma lorgnette ne soient des verres de lanterne magique, il me parut, dis-je, se ranger docilement devant les rubans baissés, le



Priola Corot Silvie Portman

Saut dans le Prix de Charentonneau (3.400 mètres, steeple) Vincennes, 17 avril.
Gloaming tombait au mur en terre et entraînait dans sa chute Parfrement sur Labadens et A. Carter sur Etna II. Dès lors, Priola prenait le meilleur pour l'emporter d'une longueur et demie sur Corot. Portman, troisième.

Ababoum Sans-Souci II Pamphile

La rentrée des chevaux après le Prix des Cars. Longchamp, 21 avril.
Le Prix des Cars (2.000 mètres, 10.000 francs) est revenu facilement à Pamphile (J. Reiff), à M. de Gheest, qui n'a jamais été inquiété. Ababoum (O'Connor) terminait second, devant Sans-Souci II (M. Henry).

drapeau rouge étant déployé. Puis, il se mêla aux incartades de quelques chevaux, et finalement rentra au pesage. Il avait, paraît-il, reçu un coup de pied et le starter décida qu'il ne devait pas être considéré comme ayant été sous ses ordres : en conséquence les paris engagés sur sa chance furent remboursés. Certes, une telle décision fut approuvée par une partie du public directement intéressée ; mais je crains que sa longanimité, basée sur l'appréciation des faits, ne soit pas préférable à l'observation brutale, mais plus stricte d'une règle fixe.

Mais je m'aperçois que je me laisse entraîner hors de mon sujet habituel; et je me hâte d'y revenir; car les résultats techniques ont été spécialement intéressants. Nous avons eu du beau sport, et, après les déceptions de la semaine passée, je peux même dire que nous avons eu un sport équitable, qui a remis respectivement à leur place deux chevaux, Calomel d'une

All-Mine, gagnante du Prix Pénélope.

Le Prix Pénélope (poule des produits, pouliches, 20.000 fr., 2.000 mètres), couru à Maisons-Laffitte le 19 avril, a été gagné par All-Mine, par Son O'Mine et Annita, à M. Jean Joubert (F. Hardy), battant d'une demi-longueur Musotte.

Calomel, gagnant du 50e Prix Biennal.

Le 50e Prix Biennal (2.000 m., 25.000 fr.) est revenu à Calomel, par Simonian ou Général-Albert et Magnésie, à M. Aumont (Cormack), battant de 2 longueurs et demie le grand favori Ouadi-Halfa et Bon, troisième à 2 longueurs.

le petit bois, dépassé Bon et Parnes au premier appel de son jockey. Il était alors repris et maintenu ainsi en septième position jusqu'au bas de la descente. A l'entrée de la ligne droite, il venait tout à fait à l'extérieur et passait tous ses concurrents dans une allure d'une supériorité indiscutable. Finalement, il l'emportait avec la plus grande facilité de deux longueurs et demie devant Ouadi-Halfa. Cette performance nous prouve péremptoirement que le résultat du prix Citronelle constitue une véritable imposture. Dans le Biennal, Dihor se trouve quatrième à cinq longueurs environ ; or, il y a quinze jours, ce même Dihor battait nettement d'une demi-longueur-Biniou, qui depuis a triomphé de Calomel par deux longueurs et demie. Pour expliquer cette course du Tremblay, nous en sommes réduits aux hypothèses.

La Coupe est venue nous rappeler qu'il ne faut pas trop nous hâter d'établir des classements rigoureux. Supposez qu'il se soit agi de la génération de 3 ans. Nous dirions : Maintenon est derrière Querido ; Querido est derrière Moulins-la-Marche ; et Moulins-la-Marche est derrière Brisecœur. Donc Brisecœur est le crack. Comme ce sont des 4 ans, nous voyons facilement combien ce raisonnement est spécieux : Maintenon reste toujours, et surtout après la Coupe, le grand cheval de sa génération.

Moulins-la-Marche, gagnant de la Coupe Longch. 24 avril.

Quérido, la semaine précédente, battait Maintenon. Dimanche dernier, Quérido succombait par une longueur, derrière Moulins-la-Marche. C'est à n'y plus rien comprendre. Moulins-la-Marche, par Fourire et Moulinaise, à M. J. Lieux, était monté par Parfrement.

Il me reste peu de choses à dire du programme de demain. Le Prix du Cadran, une épreuve de 30.000 francs sur 4.200 mètres, depuis la retraite définitive de Maintenon, qui s'est claqué un tendon à l'entraînement, est très ouvert. Narvaez, Eider, Rameau-Fleuri, Ris-Orangis seront parmi les concurrents. Le Prix Noailles est la seconde poule des produits; elle s'adresse aux produits nés en 1904 de juments saillies en 1903 par des étalons nés hors de France. L'écurie Edmond Blanc peut mettre en ligne Arga, Myram, Hélène ou Dehabeah; nous trouvons ensuite All-Mine, Second Sight, Canada, Olive, Glion et l'inédit Monsieur Bergeret. Tout cela ne semble pas faire prévoir un gagnant de la classe de ceux des quatre dernières années : Querido, Jardy, Ajax et Quo Vadis.

BOÏARD.

part, Quérido de l'autre. Je crois même que nous avons vu en Calomel ce bon cheval que nous attendions à tous les tournants des hippodromes et que nous n'apercevions que dans un rêve. Mais n'anticipons pas.

Le Prix des Cars a abouti à la confirmation de la valeur de Pamphile, qui semble dès maintenant sorti pour jamais des prix à réclamer. Il est vraiment malheureux qu'un si bon cheval soit atteint dans ses voies respiratoires; car il semble digne de marcher sur les traces de Presto II, qui, issu comme lui des sellings, gagna cette même épreuve il y a trois ans.

Le cinquantième Prix biennal a permis à Calomel de nous faire cette preuve contraire, dont il avait la charge, ainsi que je le faisais remarquer l'autre jour. Il s'en est acquitté du reste d'une façon magistrale : parti en queue du peloton, il a, dès

Diane Devise Cajoleuse

Arrivée du Prix du Printemps (trot monté), Vincennes, 17 avril.

Cette épreuve, disputée à Vincennes sur 3.000 mètres, est revenue à Cajoleuse, au Haras de Secqueville (Verzelle), battant Devise et Diane. Le kilomètre a été couvert en 1 m. 30 s. 9/10.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

Pente artificielle pour l'essai des voitures, utilisée aux usines Opel en Allemagne.

APRÈS LE MEETING DE MONACO

UNE des innovations du meeting de Monaco a été la catégorie des vedettes d'escadre. Pour ne pas battre les records à des vitesses invraisemblables, pour ne pas « cracher le feu par les naseaux », suivant la forte expression d'un de nos confrères, elles n'en constituent pas moins la série la plus intéressante, celle qui est appelée à un véritable avenir et par laquelle se sauvera le yachting automobile.

Le ministre de la Marine, qui suit de très près cette catégorie de petits bâtiments, avait envoyé pour le représenter M. Trefeu, directeur de la marine marchande; le lieutenant de vaisseau de Verthamon et l'ingénieur de la marine Degove. Ils ont été absolument surpris de la façon dont les concurrents se sont comportés et ont tenu la mer malgré la houle et le clapotis, maintenant une vitesse de plus de 20 kilomètres à l'heure sans embarquer une goutte d'eau. Les deux bateaux de M. Boudreaux, *Jacqueline III* et *Nautilus-Jacqueline II* enlèvent les deux premières places. Le moteur Boudreaux Verdet est très caractéristique. Il comporte deux pistons s'emboîtant l'un dans l'autre et formant ainsi quatre pistons dans deux cylindres. Il donne environ 80 chevaux et il marche d'une façon merveilleuse. Déjà le premier jour, dans les petits cruisers, le *Nautilus-B.-V. Jacqueline* avait tenu la tête pendant six tours et aurait certainement gagné, s'il n'avait rencontré une épave flottant entre deux eaux et qui a détérioré sa coque.

Un mot enfin sur les hydroplanes. Trois de ces petits engins, construits sous la licence du comte de Lambert se sont présentés. Deux se sont arrêtés. Mais l'*Obus Nautilus* a achevé les dix kilomètres et ce fut un spectacle curieux que celui du radeau minuscule bondissant de lame en lame et dont la vitesse chronométrée sur un kilomètre a atteint 43 kilom. 165 à l'heure.

Cet instrument de démonstration sera peut-être demain un engin pratique.

Il pourra être, tout au moins, un très amusant bateau de promenade, permettant une bonne vitesse avec un moteur très réduit.

F.-A. WHEEL.

Une façon originale d'aller prendre son café dans un « all night bar » de New-York sans mettre le pied par terre.

Bardgett, le sprinter américain, qui vient de faire ses débuts en France.

LE RETOUR DU NÈGRE

L'ÉVÉNEMENT de la semaine a été le retour à Paris du célèbre sprinter Major Taylor. Tous les sportsmen, et même les autres, ont souvenir des exploits du champion noir, l'homme le plus rapide qui ait jamais existé, au dire de bien des connaisseurs. On se rappelle les incidents qui ont provoqué sa disqualification lorsqu'il refusa de remplir l'engagement qu'il avait signé, de se rencontrer avec Kramer. Cette année, il nous revient blanchi, si je puis ainsi m'exprimer, par sa fédération. Il va nous permettre de constater s'il est toujours l'athlète complet que nous connaissons. Mais cette année, Kramer ne sera pas là et si l'année prochaine Kramer vient et que Major Taylor reste en Amérique et ainsi de suite, la question de supériorité des deux hommes menace d'être longtemps pendante. Espérons cependant que la Providence qui fait si bien les choses voudra bien les réunir une bonne fois (on pourrait y joindre Ellegaard et Poulain) et nous permettre de savoir quel est le meilleur.

Mais le Major Taylor d'aujourd'hui est-il le même que celui de jadis? retrouvera-t-il sa forme d'antan ou fera-t-il les piètres exhibitions de Zimmerman à son retour à la piste? Nous avons vu l'homme sur le ciment, il a toujours la même allure souple et aisée, le même coup de pédale puissant, et il semble qu'il sera sinon complètement en forme, du moins capable de fournir une bonne performance le jour de ses débuts où il aura affaire à forte partie.

C'est, en effet, dans un match avec Poulain qu'il se rencontrera.

JACQUES MORTANE.

Du 13 au 20 avril.

AUTOMOBILE

Dimanche 14 avril.

Courses de canots à Monaco. — *Handicap des cruisers* : 1. Ressac, 3 h. 59 m. 2 s.

Handicap des racers (50 kilom.) : 1. Mercédès D. L., 1 h. 36 m. 27 s.

Le kilomètre et le mille (cruisers) : 1. Nautilus, 27 m. 6 s., sur le kilomètre; 25 m. 9 s., sur le mille.

Le kilomètre et le mille (racers) : 1. La Rapière, 42 m. 35 s., sur le kilomètre et 41 m. 19 s., sur le mille.

CYCLISME

Dimanche 14 avril.

Vélodrome Buffalo. — *Course scratch* (1.000 m., finale) : 1. Rutt, 2. Schilling, 3. Thuau.

Handicap international (finale) : 1. Rutt, 2. Deschamps, 3. Tournadour.

La Roue d'Or (50 kilom. avec entraîneurs à motocyclettes) : 1. Darragon, en 42 m. 6 s., 2. Simar, 3. Mac Farland.

HIPPISME

Dimanche 14 avril.

Longchamp. — *Prix Hocquart* (2.400 m.) : 1. Pitti, à M. Deschamps (Bellhouse); 2. Sans Souci, 3. Orion. (15 partants.)

Prix de la Seine (2.400 m.) : 1. Rameau Fleuri, à M. J. Stern (Hardi); 2. Saint Elme, 3. Marly. (7 partants.)

Prix Biennal (3.000 m.) : 1. Quérido, à MM. Caillault (Reiff); 2. Maintenon, 3. Ris Orangis. (4 partants.)

Mardi 16 avril.

Enghien. — *Prix Kersage* (haies, 3.000 m.) : 1. Moët II, à M. Merle (Defeyer); 2. Anizy, 3. Falsacappa. (13 partants.)

ATHLÉTISME

Football-Rugby. — Finale du Championnat de France interscolaire : Le Stade Nantais bat le lycée Carnot de Dijon par 8 points à 6.

Parmi les récentes nominations dans l'ordre de la Légion d'honneur, nous relevons avec plaisir celle du baron Adrien de Turckeim, administrateur délégué de la Société lorraine des anciens établissments Diétrich, nommé chevalier par le ministre du Commerce.

Le baron de Turckeim, qui créa dans la grande usine Diétrich la branche des voitures, est une des figures les plus connues et les plus sympathiques du monde automobile. Membre de la Commission sportive de l'A. C. F. il se montra toujours partisan des épreuves de vitesse et prit une part active à leur organisation.

L'équipe du Sport Nautique Bisontin, première des équipes françaises dans la Coupe du Casino du Beausoleil à Nice.

CRISES D'AMATEURISME

L'U. S. F. S. A. une fois de plus est troublée par une crise séparatiste. La Haute-Normandie veut s'en aller et ne plus payer des cotisations qu'elle juge trop chères; l'Union entend qu'elle ne s'en aille pas et qu'elle continue à effectuer les versements onéreux. La première se base sur la parole d'un ancien fonctionnaire que la seconde ne sanctionne pas. Sur ces bases, l'entente paraît difficile et des mesures transitoires ne sauraient contribuer à l'obtenir.

Ce qu'il y a de remarquable dans ces querelles d'amateurs, c'est qu'elles naissent toujours d'une question de dollars. Les comités régionaux tâchent d'exploiter le sport pur au mieux de leurs intérêts. Et le Conseil s'efforce par tous les moyens d'en faire autant à l'égard des premiers. Naturellement, puisqu'il s'agit d'amateurisme, ces estimables assemblées ne font pas des affaires comme le commun des mortels : elles ne songent à gagner de l'argent que parce qu'elles ont besoin d'en dépenser. Mais comme c'est à cela, en fin de compte, qu'en revient le commun des mortels, on s'aperçoit une fois de plus que la terre est ronde et que le monde est petit.

Et c'est parce qu'elle est soumise aux humaines faiblesses que l'U. S. F. S. A. devrait souvent, à l'égard de ses sujets, montrer plus d'indulgence souriante et de largeur d'esprit. L'amateurisme pur n'est pas de ce monde — tout au moins provisoirement.

FERNAND BIDAULT.

Belbuc, à M. Bocconi, vainqueur du Grand Derby Royal de Rome le 14 avril.

L'AMÉLIORATION DE LA RACE

DANS mon dernier article, j'ai parlé de l'amélioration de la race chevaline, j'ai dit que le but, la raison d'être des courses était d'aboutir à une sélection normale des meilleurs reproducteurs. Quelle imprudence! Cela m'a valu de nombreuses lettres émanant de contradicteurs acharnés. Les uns me traitent d'imbécile, prétendant qu'on se paie ma tete, ce qui m'étonnerait, parce qu'elle n'en vaut pas la peine; les autres me traitent de vendu, ce qui m'étonne encore pour la même raison; les plus amènes enfin m'accusent d'émarger aux fonds secrets du Gouvernement, sous la rubrique « frais de réclame pour le Paris Mutuel ». Je ne me suis pas ému, car je sais que le contenu de ces missives représente, à l'heure actuelle, le ton de la discussion, d'où jaillit la lumière. Et, tranquille comme au jour de la grève des électriciens, j'attends la lumière.

Une lettre cependant m'a frappé d'abord parce qu'elle ne contenait pas d'injures, ensuite parce qu'elle décelait une candeur et un esprit de déduction auxquels nous ne sommes guère habitués. Je la transcris du reste fidèlement. « Monsieur, Je suis né en 1859. A l'âge de 25 ans, mes études terminées, j'ai été aux courses, désireux de suivre de près l'amélioration de cette race chevaline qui faisait l'objet de ma passion. C'était en 1884, l'époque de Little Duck d'Archiduc, de Fra Diavolo. L'année suivante, je résolus avant de retourner aux courses d'attendre les appréciations des journaux; j'y vis que la génération était mauvaise et bien au-dessous de la précédente; je m'abstins. L'année suivante, mêmes remarques, même tactique. Si bien, monsieur que voilà pourquoi je n'ai pas été sur un hippodrome depuis 1884; j'ai fait le compte, à en croire ces messieurs des journaux qui sont si bien informés, les courses que vous allez voir et dont vous faites de si pompeux récits doivent équivaloir à peu près en ce moment à des courses d'ânes; si mes chiffres sont exacts, dans vingt ans ce seront des courses de tortues; et dans quarante, des courses de colimaçons. C'est ce que vous appelez l'amélioration de la race! Croyez bien, monsieur... etc. »

Eh bien! qu'est-ce que vous en dites? En voilà du gros bon sens.

BOÏARD.

L'AUTOMOBILE SAUVETEUR

Ces jours derniers, en Amérique, des orages firent augmenter l'Ohio et des inondations en résultèrent. Les sauvetages furent opérés de diverses façons, mais ce sont les automobiles qui remportèrent le plus de succès et qui méritèrent des médailles.

L'arrivée du Prix des Haras à Bordeaux, remporté par Le Vizir, au baron de Nexon, monté par Acres.

EN SELLE ! O'CONNOR

O'Connor pratique tous les sports avec virtuosité. Peut-être est-ce pour cette raison qu'il s'est affirmé comme une des plus fines cravaches parmi nos jockeys actuels

O'Connor est un type original personnifié, c'est l'homme de sport dans toute l'acception du terme; ou mieux, un homme de tous les sports. Et il semble que chacun de ceux-ci se soit plu, comme les fées bienfaisantes des vieux contes, a apporter son cadeau magique autour du berceau de sa carrière de jockey. La boxe a développé en lui la force des bras qui sert à contenir ou à soutenir l'effort du cheval; la bicyclette lui a donné les muscles des jambes, dont l'appel contribue à établir l'harmonie complète entre le cavalier et sa monture; l'automobile a ajouté à ces dons le sang-froid, la rapidité de décision, qui tire profit des incidents de parcours, et aussi ce doigté, ce tact qui permet de sentir aux trépidations du volant, comme aux oscillations de la bride, les ressources disponibles du moteur à essence, ou du moteur à avoine. Enfin la pratique habituelle de ces divers sports a coordonné toutes ces qualités par la fougue et la maëstria qui assurent la victoire dans les arrivées disputées.

Il fallait, il est vrai, une nature spécialement douée pour supporter un pareil entraînement; il suffit de regarder O'Connor pour se rendre compte qu'il la possède. Bien proportionné dans sa petite taille, le visage mobile sous une apparence flegmatique, l'œil vif et intelligent, il donne l'impression de la souplesse d'esprit et de l'agilité du corps. On sent chez lui le besoin d'activité et l'amour de l'effort. Je n'en veux pour preuve qu'un seul exemple : lorsque, l'an dernier, à l'expiration de son engagement en Allemagne, il est revenu en France, les courses plates étaient terminées; mais la perspective de l'inaction forcée jusqu'au mois de mars lui pesait; aussi, par amusement, se mit-il à monter en obstacles. Il débuta le 1er novembre à Auteuil, dans le Prix Finot, monté sur Dax II, à M. Braquessac. Jusqu'à la fin de la saison, il pilota cinq gagnants et arriva souvent placé, notamment sur Ile d'Elbe, avec laquelle il fut troisième dans le Prix la Haye-Jousselin sur le rude parcours des 5.500 mètres d'Auteuil. Depuis, il a abandonné les courses d'obstacles; il se rend compte qu'il est imprudent de se mettre à la merci d'un accident, alors que sa brillante carrière de plat promet d'être durable, puisqu'à 24 ans il peut encore monter à 50 kilos. Il est engagé, cette année, par le comte de Moltke-Hvitfeld pour ses premières montes, par le vicomte d'Harcourt pour ses secondes, par le comte Le Marois pour ses troisièmes.

Ses débuts eurent lieu en 1899. Il montait alors en Amérique pour M. Daly. Il ne tarda pas à remporter de nombreux succès, si bien que le baron de Rothschild l'engagea pour venir piloter ses chevaux. Il débuta en France le 16 mars 1903, et, présage heureux, sa première monte fut une victoire : il triompha dans le Prix de Saint-Cloud, avec Nordenkiold, au comte de Pourtalès. Dans l'année, il remporta 61 courses; en 1904, 56, et en 1905, 68. L'an dernier, M. Weinberg, qui possède l'une des plus grandes écuries d'Allemagne, s'assura ses montes; il gagna 75 courses, dont le Derby allemand avec Fels; et, à ses moments perdus, il trouva le moyen de piloter neuf vainqueurs en France. Cette année, il a déjà repris chez nous le cours de ses succès; l'autre jour, à Saint-Cloud, il a réussi le coup de trois, dans les trois dernières.

Entre temps, il accomplit de belles performances à bicyclette; c'est un véritable champion amateur; il a couvert les 50 kilomètres derrière motos en moins de 40 minutes.

Pour la boxe, il a été, en Amérique, champion amateur des poids plume. L'autre jour, à la soirée donnée par la *Vie au Grand Air*, son adversaire, Jordan, est si redouté que tous les amateurs pressentis s'étaient récusés. Malgré son désavantage de poids, O'Connor a accepté le match. Malheureusement, à la suite d'un coup qui avait dévié sur une partie sensible, il a été forcé d'abandonner.

Que dire de plus? O'Connor fait du footing, il pratique le billard, il joue de la guitare. Mais cela sort de ma compétence.

René Riondet.

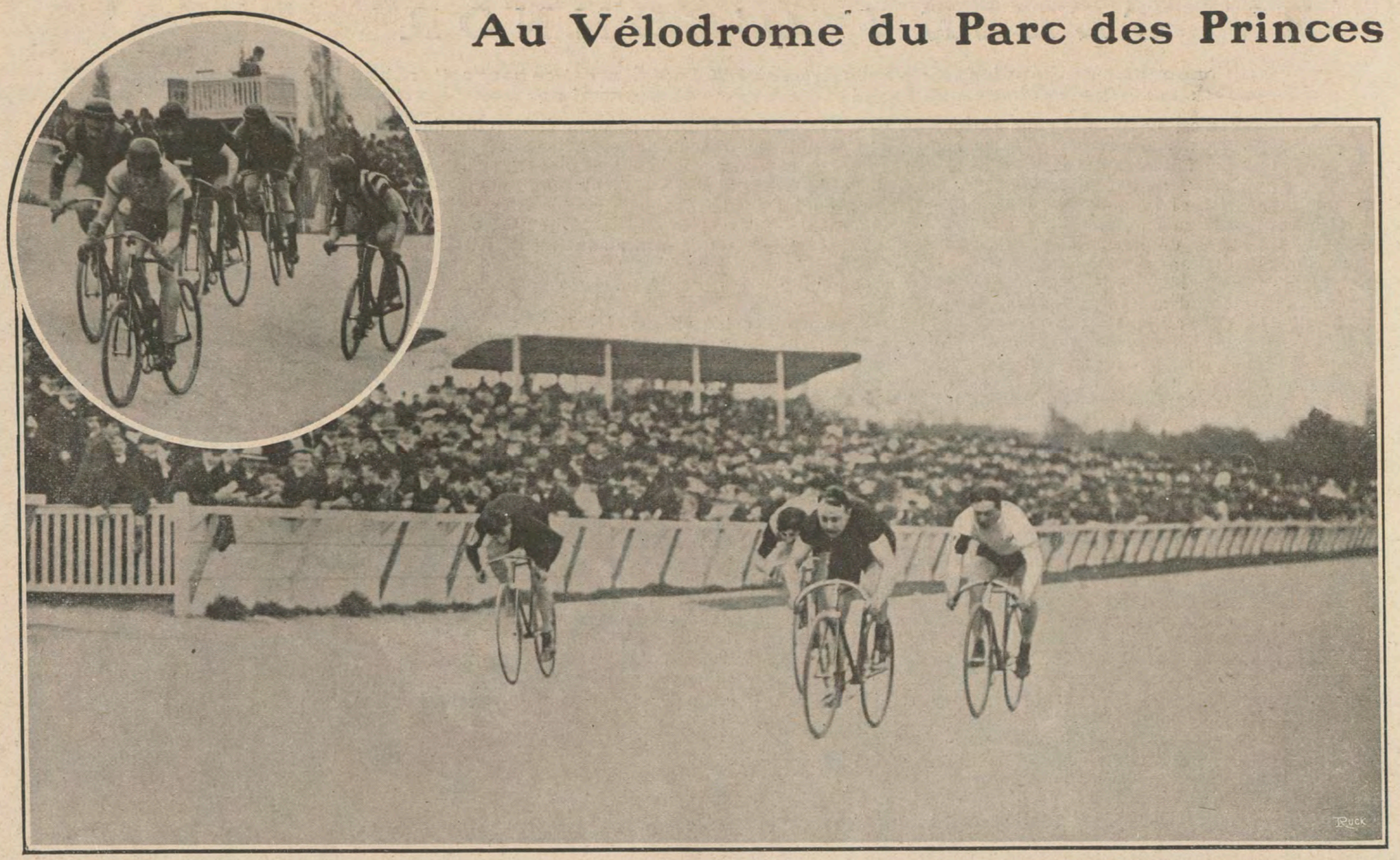
O'Connor.

Le célèbre jockey est en même temps un excellent boxeur. Il fut champion d'Amérique de poids plume.

Une rentrée d'O'Connor au Tremblay.

O'Connor ne monte plus maintenant qu'en plat. Ses premières montes sont assurées au comte de Moltke-Hvitfeld, les secondes au vicomte d'Harcourt et les troisièmes au comte Le Marois.

Au Vélodrome du Parc des Princes



A la poursuite des entraîneurs.

Le Prix de Boulogne (100 kilomètres derrière motos), a été gagné par Darragon, en 1 h. 20 m. 31 s., devant Butler à 10 tours.

L'arrivée de la finale de la course scratch. Dimanche 21 avril.

La finale, courue sur 666 mètres, soit un tour de piste, est revenue à Van den Born. Le coureur belge s'est dégagé aux 200 mètres, derrière Heller qui menait le train, et il a eu de suite la course en main. Derrière lui venaient Thuau, Rettich, Hourlier et Heller, dans l'ordre.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

QUAND nous avons examiné, dans nos précédentes causeries, la situation du cuivre considérée comme un des plus importants critériums actuels du marché des valeurs industrielles, nous avons pu établir une opinion dégagée de toute considération politique, parce que les valeurs importantes du cuivre sont étrangères. Mais les valeurs du cuivre sont des titres miniers exposés à de grosses fluctuations et qui, de ce fait, sortent du cadre habituel de ces causeries.

Au contraire, dès que nous abordons notre 3 0/0, nos bonnes obligations, les valeurs que notre programme, dans ce journal, impose le plus à notre attention, nous sommes dominés par une situation qui s'impose avec la brutalité d'un fait.

Depuis que le projet de l'impôt sur le revenu a été déposé, depuis surtout que la Confédération Générale du Travail s'est arrogé le droit d'imposer au monde ouvrier ses décrets, la confiance des capitalistes a disparu.

On peut dire, d'une façon générale, que les périodes d'affaires et de hausse sont caractérisées par la reprise des valeurs industrielles. Au contraire, la liquidation de ces périodes est marquée par le retour des capitaux aux Fonds d'Etats et aux valeurs à revenus fixes. Depuis deux mois, nous devrions donc voir la hausse du 3 0/0 et de nos meilleures obligations françaises. C'est le contraire que nous constatons.

Chaque jour, les offres de rentes françaises au comptant dépassent les facultés d'absorption des Caisses publiques, et les cours du 3 0/0 s'abaissent. Pour le premier trimestre de 1907, les achats des Caisses atteignent 3.600.000 francs de rente, correspondant à un capital de 114 millions environ, si l'on calcule ces achats au cours moyen de 95 francs. Et ces achats ne suffisent pas pour absorber les offres.

Quelles que soient les causes d'une défiance dont nous ne méconnaissons pas, dans une certaine mesure, la légitimité, nous estimons que les craintes des rentiers français sont exagérées. Notre 3 p. 100 frappé ou non de l'impôt sur le revenu reste la valeur la plus solide de France par cette seule raison que notre grand fonds national est classé entre plus de 2 millions de porteurs, dont la très grosse majorité ne possède que 6 à 9 francs de rente. On ne saurait admettre que cette masse de petits rentiers jointe à la multitude des petits propriétaires fonciers permettent à la Confédération Générale du Travail de faire la loi en France. Quant à la baisse du 3 0/0 elle sera sûrement arrêtée à un moment donné par les achats de l'étranger.

Loin donc d'approuver les ventes de 3 0/0, nous conseillons à nos lecteurs de profiter de la baisse pour acheter et pour se constituer ainsi une base solide de leur portefeuille.

Aux capitalistes qui ont besoin d'un revenu plus considérable, nous recommandons de ne pas tomber dans l'erreur commune, de ne pas chercher les gros revenus dans les placements en Fonds d'Etats de second ou troisième ordre. Ils perdraient beaucoup plus en sécurité qu'ils ne gagneraient en revenus. Les obligations industrielles de grandes entreprises d'intérêt public peuvent seules joindre à la sécurité complète l'importance du revenu; pour plusieurs d'entre elles l'intérêt atteint et dépasse même 5 0/0 avec des garanties réelles qui dépassent le double du capital-obligations, en outre de la sécurité qu'offre une exploitation prospère.

Nous avons déjà parlé de plusieurs de ces entreprises. Il faut les choisir avec un soin minutieux, après études approfondies, car elles ne sont pas nombreuses, mais il faut se garder de l'erreur commune. Pour beaucoup d'esprits prudents, le revenu d'une obligation est en raison inverse de sa sécurité. Cela peut être vrai pour les obligations d'entreprises françaises, c'est absolument faux pour les obligations étrangères.

Les meilleures obligations américaines ont été émises à 5 0/0, celles que nous recommandons et qui appartiennent à des Sociétés canadiennes, soustraites par là même aux convulsions du marché de New-York, sont du type 5 0/0 et peuvent être acquises un peu au-dessous du pair.

Nous ne pouvons pas en parler ici longuement; les lecteurs qui s'y intéresseraient et qui voudraient consolider leur portefeuille par des valeurs de premier ordre rapportant net 5 0/0 doivent écrire à la *Revue Internationale des Valeurs de placement* qui leur donnera tous les documents et renseignements nécessaires.

PETITE CORRESPONDANCE

J. H. Beauvais. — *La crise des Chemins Américains est une crise de crédit, la valeur intrinsèque de leurs actions reste la même qu'auparavant. Les cours ont trop baissé, vous pouvez racheter avec avantage. Cependant nous préférerons les valeurs canadiennes qui sont en grande partie à l'abri des violentes convulsions du marché à New-York.*

Comme obligations, prenez les titres 5 0/0 d'entreprises de tramways et d'électricité : Puebla, Mexico, Rio de Janeiro *qui sont des Sociétés canadiennes cotées à Montréal.*

Comme actions : Société Industrielle Franco-Canadienne, *qui est une Société française, actions* New-England and Clifton, *mine de cuivre de l'Arizona, actions* Alberta, *société de terrains agricoles au Canada, etc... Ecrivez-nous, nous vous enverrons les documents qui vous intéressent.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* JARRIGE